

# GEOSTRATEGI PENGEMBANGAN WILAYAH NUSANTARA MENUJU POROS MARITIM DUNIA<sup>1</sup>

Oleh: Letjen TNI (Marinir) Purn. Dr. Nono Sampono, M,Si<sup>2</sup>

## PENDAHULUAN

Pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla telah mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Visi tersebut adalah suatu cita-cita yang sangat tepat bagi bangsa Indonesia dan juga merupakan sebuah keniscayaan. Hal ini mengingat, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri lebih dari 13 ribu pulau dengan sebagian besar wilayahnya (sekitar 70%) adalah berupa lautan yang sekaligus menjadi penghubung dua samudera utama dunia, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Tambahan pula, perairan laut di Indonesia dikenal sebagai salah satu daerah “*megabiodiversity*” penting di dunia dan juga mengandung potensi sumber daya yang tidak sedikit, baik berupa keanekaragaman sumber daya alam dan sumber daya buatan, seperti: jasa-jasa lingkungan. Sebagai salah satu gambarnya adalah lebih dari 75 persen barang dan komoditas yang diperdagangkan ditransportasikan melalui laut dan 45 persennya setara USD 1.500 triliun pertahun barang dan komoditas diperdagangkan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia<sup>3</sup>.

Perkembangan Lingkungan Strategis Regional semakin menegaskan bahwa telah terjadi perubahan dan transformasi strategis tentang adanya pergeseran pusat geopolitik dan geoekonomi global ke kawasan Asia-Pasifik. Pada tanggal 13 November 2014, dalam forum KTT Asia Timur di Nay Pyi Taw Myanmar Presiden Joko Widodo mengemukakan bahwa Indonesia harus mengambil peran sebagai Poros Maritim Dunia dalam rangka menciptakan stabilitas dan keamanan akibat terjadinya transformasi Geopolitik dan Geoekonomi di kawasan Asia-Pasifik. Indonesia secara geografis berada pada posisi strategis di pusat kawasan Asia-Pasifik serta sekaligus sebagai pendulum negara-negara ASEAN dengan visi dan misi besar Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Selain itu, gagasan Poros Maritim Dunia juga sekaligus akan mengembalikan jati diri bangsa Indonesia yang seharusnya dijalankan sesuai dengan karakteristik geografis yang dimilikinya sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) dalam mewujudkan cita-cita utamanya melalui proses pembangunan nasionalnya. Kemudian, agar visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia tersebut dapat terwujud, maka dalam agenda pembangunannya ditetapkan lima pilar utama, yakni pembangunan budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut, mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan membangun kekuatan pertahanan keamanan maritim.

---

<sup>1</sup>Disampaikan dalam Forum Group Discussion (FGD) “Kebijakan dan Strategi Pembangunan Kelautan Dalam Rangka Penyusunan Rencana Tata Ruang Laut Nasional, Kementerian Koordinator Maritim & Sumber Daya, Kamis 22 Oktober 2015

<sup>2</sup>Ketua Kaukus Indonesia Timur dan Anggota DPD RI 2014-2019 Dapil Maluku, Mantan Komandan Korps Marinir, mantan Kepala Basarnas, mantan Gubernur AAL, mantan Danpaspampres

<sup>3</sup>Dahuri, R. 2014. [http://ugm.ac.id/id/berita/9256-potensi\\_kelautan\\_indonesia.12.triliun.belum.digarap.maksimal](http://ugm.ac.id/id/berita/9256-potensi_kelautan_indonesia.12.triliun.belum.digarap.maksimal)

Pada pilar pertama, yakni pembangunan kembali budaya maritim Indonesia ditujukan untuk mengembalikan jati diri bangsa Indonesia yang harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola lautan yang luasnya sekitar 70% dari total wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Kemudian, pada pilar kedua, yakni menjaga dan mengelola sumber daya laut nasional difokuskan untuk membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai aktor utamanya, agar dapat digunakan sebesar-sebesarnya bagi kepentingan rakyat Indonesia. Selanjutnya, pada pilar ketiga, yakni mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim ditujukan untuk efektif dan efisiennya sistem transportasi laut nasional, sehingga meningkatkan daya saing produk-produk nasional ditingkat dunia, melalui pembangun tol laut, pelabuhan laut dalam (*deep seaport*), logistik, dan industri perkapalan. Untuk pilar keempat, yakni diplomasi maritim ditujukan guna mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan dalam upaya bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Dan pada pilar yang terakhir, yakni membangun kekuatan pertahanan maritim nasional ditujukan untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim nasional dan sekaligus juga bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim regional dan global sebagai konsekuensi negara yang menjadi titik tumpu dua samudera dunia.

Visi Presiden Joko Widodo dan Wapres Jusuf Kalla dalam menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia tentu bukan merupakan perkara mudah untuk mewujudkannya. Karena bukan hanya sekedar membangun aspek ekonomi semata, melainkan juga berkaitan dengan aspek kedaulatan dan kebudayaan bangsa Indonesia di masa depan. Kesadaran para pemimpin bangsa serta seluruh komponen masyarakat Indonesia akan "arti laut" bagi negara tercinta, patut dibangkitkan kembali sehingga dapat terimplementasikan secara nyata dalam wujud kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Untuk itu, perlu melakukan terobosan berani sejak dini melalui re-orientasi atau membangun *mindset* (pola pikir) akan pentingnya membangun paradigma jati diri bangsa Indonesia secara obyektif sesuai dengan karakteristik geografisnya yang berlandaskan kepulauan atau *archipelagic oriented*.

Mengingat wilayah laut merupakan sebagian dari ruang hidup bangsa yang akan didayagunakan untuk berbagai kepentingan nasional baik aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan guna kesejahteraan dan kemakmuran rakyat, maka diperlukan Rencana Tata Ruang Laut secara nasional yang mengatur tentang pemanfaatan dan penggunaan, pengawasan dan pengendalian, keamanan dan keselamatan serta kelangsungan lingkungan hidup dan ekosistem oleh berbagai stakeholder yang berkepentingan dengan tata kelola kelautan Indonesia.

Dengan demikian saya memberikan apresiasi yang tinggi kepada Kementerian Koordinator Maritim yang telah menyelenggarakan FGD bertajuk **“KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN KELAUTAN DALAM RANGKA PENYUSUNAN RENCANA TATA RUANG LAUT NASIONAL”** sebagai salah satu upaya dalam rangka untuk ikut memberikan kontribusi mendukung visi-misi besar pemerintah Jokowi-JK untuk menjadikan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Diharapkan hasil diskusi ini dapat menjadi masukan bagi semua pihak yang berkepentingan dalam menyempurnakan tata kelola ruang laut nasional.

## **RUANG HIDUP BANGSA DAN GEOPOLITIK**

Wilayah nasional adalah ruang hidup sebuah bangsa yang merupakan modal dasar kodrati untuk didayagunakan bagi kehidupan negara. Wilayah nasional juga bukan hanya bermakna politik dan hukum, tetapi merupakan wilayah ekonomi, budaya, posisi kekuasaan serta wilayah pertahanan negara demi tegaknya kemerdekaan, kedaulatan, kesatuan bangsa dan sekaligus keutuhan wilayah nasionalnya.

Pengetahuan manusia yang lebih luas tentang geografi dan politik dunia dimulai pada abad ke -19 yang dipelopori oleh Friedrich Ratzel yang mengatakan *“Life as a fight for space”* (hidup sebagai perjuangan memperebutkan ruang). Lebih lanjut dikatakan, *“...every nation has a space conception, that is and idea about the possible limit of its territorial dominion...The decay of every state is the result of a declining space conception...”* (Andrew Gyorgy, Geopolitics edition 1971). Kemudian muncul Rudolf Kjellen, Halford Mackinder dan Karl Haushofer, menyuburkan tumbuhnya ide-ide ekspansionistis bagi bangsa-bangsa Eropa, namun lebih berorientasi pada kontinental. Sehingga terjadi ekspansi dan pendudukan terhadap daratan Eropa oleh Perancis dan Jerman. Namun, teori ini kemudian dipatahkan oleh Alfred T.Mahan bahwa untuk menguasai dunia harus menguasai laut. Inilah yang membuat hadirnya bangsa-bangsa barat membangun koloni-koloni diberbagai kawasan dunia termasuk di Nusantara.

Dari gambaran tersebut diatas, meskipun geopolitik pernah disalahgunakan dalam memperluas wilayah negara, tetapi saat ini geopolitik masih relevan sebagai basis ilmu untuk merumuskan strategi dan kebijakan membangun sebuah negara untuk mendapatkan kesejahteraan dan keamanan bangsanya. Bung Karno (1956) mengatakan *“Untuk membangun suatu pertahanan negara yang kuat, untuk membangun ketahanan nasional yang kuat harus berdasarkan Geopolitik.”* Lebih lanjut Bung Karno mengingatkan pada kuliah perdana pada saat pembentukan LEMHANAS pada tanggal 20 Mei 1965 sebagai berikut:

*“Untuk membangun ketahanan nasional yang kuat harus mempertimbangkan kondisi objektif bangsa :*

- 1. Indonesia adalah negara kepulauan*
- 2. Indonesia berada di posisi silang diantara dua benua dan dua samudera*
- 3. Kekayaan SDA yang melimpah*

4. *Bangsa Indonesia merupakan Quaras dari bangsa-bangsa Pasifik dan Afrika*
5. *Memiliki atau terdiri dari berbagaimacam suku bangsa dan golongan”*

Iniilah yang kita kenal sebagai pokok-pokok pikiran (*Political Strategical Guidance*) tentang Ketahanan Nasional Indonesia sekaligus merupakan Geopolitik Indonesia.

Namun posisi dan kondisi Indonesia mengandung kerawanan-kerawanan yaitu bentuk alamiah sebagai negara kepulauan, yang demikian luas serta penyebaran penduduk dan sumber daya alam yang tidak merata. Dalam catatan sejarah yang mampu menyatukan wilayah Nusantara adalah Sriwijaya, Majapahit, Hindia Belanda dan Republik Indonesia sampai saat ini.

Oleh karenanya, kebudayaan politik yang dikembangkan bangsa Indonesia dalam seluruh aspek kehidupannya adalah kebudayaan politik persatuan dan kesatuan yang tercermin dalam falsafah ideologi Pancasila. Selanjutnya konsepsi Geopolitik khas Indonesia yang kemudian diberi nama Wawasan Nusantara (TAP MPR No IV/ MPR / 1973), yang berbunyi *“Terwujudnya Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang dalam kesemestaannya merupakan suatu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan dan keamanan, untuk mencapai tujuan nasional dan cita-cita perjuangan bangsa melalui pembangunan nasional segenap potensi darat, laut, dan angkasa secara terpadu.”*

## **SEJARAH KEMARITIMAN PERIODE AWAL KEMERDEKAAN HINGGA KINI**

Laut adalah sumber kehidupan, serta tempat manusia bergantung hidup kiranya sulit dipungkiri. Oleh karenanya, untuk melihat kondisi objektif pentingnya laut bagi bangsa Indonesia perlu kita menelusuri kilas balik sejarah kemaritiman di Indonesia, yang secara umum dapat dikelompokkan menjadi tiga periode, yaitu : periode kejayaan maritim, masa suram kemaritiman Nusantara (masa penjajahan) dan masa kemerdekaan. Pada uraian ini hanya dibahas tentang masa awal kemerdekaan hingga kini.

### **1. Periode Awal Kemerdekaan (1945 - 1965)**

Pada awal kemerdekaan, Indonesia masih menggunakan beberapa peraturan hukum yang ditinggalkan Pemerintahan Hindia Belanda, termasuk landasan hukum bidang kelautan, yakni *“Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnantie 1939”* (TZMKO). Namun, penggunaan ordonansi ini menyebabkan wilayah Indonesia menjadi tidak utuh, karena perairan diantara kelima pulau besar Indonesia terdapat perairan bebas (*high seas*). Keadaan ini dinilai dapat mengancam keutuhan NKRI. Atas dorongan semangat tinggi dan kebulatan tekad yang luar biasa di masa kepemimpinan Presiden Soekarno, dengan berani dan secara sepihak Indonesia mengeluarkan suatu deklarasi keutuhan wilayah Indonesia pada tanggal 13 Desember 1957, yang dikenal dengan Deklarasi Djoeanda.

Pada dasarnya konsep deklarasi Djoeanda ini memandang bahwa kepulauan Indonesia merupakan wilayah pulau-pulau, wilayah perairan, dan dasar laut di dalamnya sebagai suatu kesatuan politis, historis, geografis, ekonomis, dan sosial budaya.

Dengan adanya konsep ini, maka wilayah perairan nusantara yang tadinya merupakan wilayah laut lepas kini menjadi bagian integral dari wilayah Indonesia yang berada di bawah kedaulatan NKRI. Deklarasi Djoeanda merupakan salah satu dari tiga pilar utama bangunan kesatuan dan persatuan negara dan bangsa Indonesia, yaitu: Kesatuan Kejiwaan yang dinyatakan dalam Sumpah Pemuda 28 Oktober 1928; Kesatuan Kenegaraan dalam NKRI yang diproklamkan oleh Soekarno-Hatta tanggal 17 Agustus 1945; dan Kesatuan Kewilayahan (darat, laut, dan udara) yang diumumkan H. Djoeanda, 13 Desember 1957. Kemudian, Deklarasi ini diperkuat secara yuridis melalui Undang-Undang No. 4. Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Dalam UU ini, pokok-pokok dasar dan pertimbangan-pertimbangan mengenai pengaturan wilayah perairan Indonesia pada hakikatnya tetap sama dengan Deklarasi Djoeanda, walaupun segi ekonomi dan pengamanan sumberdaya alam lebih ditonjolkan.

Presiden Soekarno belum memiliki kesempatan lebih banyak untuk mengubah paradigma *land based oriented* menjadi *maritime based oriented*, karena terganggu dengan keadaan politik, stabilitas keamanan, dan lain-lain. Terutama di era awal kemerdekaan sampai tahun 1960-an, silih berganti bentuk pemerintahan, jatuh bangun parlemen, pemberontakan-pemberontakan serta perebutan Irian Barat (sekarang Papua) dan konfrontasi Malaysia.

Dalam rentang waktu 1960-1966 Presiden Soekarno telah menyampaikan gagasan dan pandangan mengenai Geopolitik Indonesia namun belum sempat terlaksana dan terjadi pergantian ke rezim Orde Baru.

## **2. Periode Orde Baru (1966 - 1998)**

Pengembalian laut sebagai sumber utama kehidupan bangsa dapat dinyatakan mengalami kemunduran kembali setelah pemerintahan berpindah tangan ke Presiden Soeharto yang lebih berorientasi ke darat. Pada era Orde Baru (1966-1998), nuansa pembangunan lebih diutamakan pada pembangunan daratan atau kontinental. Walaupun demikian, pada era ini juga lahir konsep besar yang mendukung kemaritiman nasional, yakni tahun 1982 pada saat Menteri Luar Negeri dijabat oleh Mochtar Kusumaatmadja. Pada tahun 1982, 119 negara di dunia, termasuk Indonesia, telah menandatangani Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 atau *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS 1982). Konvensi tersebut di dalamnya memuat 9 buah pasal mengenai perihal ketentuan tentang prinsip "Negara Kepulauan". Salah satu pasal dalam prinsip Negara Kepulauan tersebut menyatakan bahwa laut bukan sebagai alat pemisah, melainkan sebagai alat yang menyatukan pulau-pulau yang satu dengan lainnya, yang kemudian diimplementasikan oleh Indonesia dengan istilah Wawasan Nusantara.

Pengakuan dunia internasional ini, pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, ditindaklanjuti dengan diterbitkannya UU Nomor 17 tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang HUKUM LAUT 1982. Ratifikasi ini merupakan tindak lanjut dari gagasan negara kepulauan yang pada 25 tahun lalu dicetuskannya Deklarasi Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957. Sejak itu, Indonesia mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk melaksanakan Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982, dan UU No.17 tahun 1985 ini, selanjutnya harus dijadikan pedoman dalam penyusunan rencana pembangunan nasional, utamanya pembangunan dibidang kelautan, dan pada REPELITA ke 5 (1993 – 1998) konsep pembangunan kelautan akhirnya masuk kedalam Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN).

Namun, mengingat Presiden Soeharto dengan latar belakang seorang anak petani dan sebagai perwira AD tentu lebih berorientasi kepada paradigma kontinental sehingga semua kebijakan dan strategi pembangunan nasional jauh dari aspek maritim atau kelautan.

### **3. Periode Reformasi (1998 - Sekarang)**

Paradigma nasional yang mendukung visi kemaritiman selanjutnya adalah Deklarasi Bunaken yang dicetuskan tanggal 26 September 1998 pada masa pemerintahan Presiden Prof. Dr. B.J. Habibie. Deklarasi ini pada dasarnya secara tegas menyatakan dua hal pokok yaitu kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya dan kemauan yang besar dari bangsa Indonesia untuk membangun kelautan.

Kesadaran geografik adalah kesadaran bangsa Indonesia untuk memahami dan menyadari akan kondisi obyektif wadah kepulauan Indonesia yang 2/3 (dua per tiga) bagian wilayahnya adalah merupakan laut. Kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya menjadi sangat penting bagi keberhasilan bangsa dalam melaksanakan pembangunan kelautan yang mempunyai arti strategis dalam mengembalikan kondisi ekonomi nasional yang sedang menyelesaikan berbagai krisis ini.

Deklarasi Bunaken dapat juga dikatakan sebagai kunci pembuka babak baru pembangunan nasional yang berorientasi ke laut karena mengandung komitmen bahwa: *Pertama*, visi pembangunan dan persatuan nasional Indonesia harus juga berorientasi ke laut dan *Kedua*, Semua jajaran pemerintah dan masyarakat hendaknya juga memberikan perhatian untuk pengembangan, pemanfaatan dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia.

Kemudian, pada masa pemerintahan Gus Dur, tumbuh kesadaran bahwa potensi dan kekayaan yang ada di laut merupakan sumber ekonomi utama Negara. Laut adalah kehidupan masa depan bangsa. Atas pemikiran ini, maka Presiden Abdurrahman Wahid membentuk kementerian baru yakni Departemen Eksplorasi Laut dengan Keputusan Presiden No.355/M Tahun 1999 tanggal 26 Oktober 1999.

Dalam perjalanannya, namanya berubah-ubah dan akhirnya saat ini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan berdasarkan Peraturan Presiden No. 47 tahun 2009. Pada masa pemerintahan Presiden Abdurrahman Wahid juga dibentuk Dewan Maritim Indonesia (DMI) yang bertugas untuk mengkoordinasikan dan mensinergikan program pembangunan kelautan di Indonesia.

Selanjutnya pada tahun 2001, tepatnya tanggal 27 Desember 2001, bertempat di Pelabuhan Rakyat Sunda Kelapa Jakarta, Presiden RI Megawati Sukarnoputri telah mencanangkan “Seruan Sunda Kelapa”. Pada intinya seruan tersebut mengajak seluruh bangsa Indonesia untuk bersama-sama membangun kekuatan maritim/kelautan, dengan berlandaskan pada kesadaran penuh bahwa bangsa Indonesia hidup di negara kepulauan terbesar di dunia, dengan alam laut yang kaya akan berbagai sumberdaya alam. Pada Seruan Sunda Kelapa menyatakan meliputi 5 pilar program pembangunan kelautan, yaitu:

1. Membangun kembali wawasan bahari,
2. Menegakkan kedaulatan secara nyata di laut,
3. Mengembangkan industri dan jasa maritim secara optimal dan lestari bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat,
4. Mengelola kawasan pesisir, laut dan pulau kecil, dan
5. Mengembangkan hukum nasional di bidang maritim.

Kemudian, pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, nomenklatur Dewan Maritim Indonesia (DMI) diganti menjadi Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN) melalui Keppres No.21 Tahun 2007 dan menyelenggarakan konferansi kelautan dunia atau *World Ocean Conference* (WOC) di Manado pada tanggal 11 – 15 Mei 2009.

Kegiatan ini merupakan inisiatif Indonesia dalam forum internasional yang ditujukan bagi para pemimpin dunia dan pengambil keputusan untuk mengembangkan kolaborasi internasional dan membuat komitmen bersama dalam menghadapi isu kelautan dunia dan sekaligus masalah perubahan iklim global. Penyelenggaraan WOC 2009 didukung oleh 123 negara yang tergabung dalam *The Eighteenth Meeting of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea* dan dalam pelaksanaannya dihadiri oleh 423 delegasi yang berasal dari 87 negara dan organisasi-organisasi antar negara.

Deklarasi Kelautan Manado (*Manado Ocean Declaration*) yang menjadi menjadi salah satu output utama dari WOC 2009 ini merupakan tonggak sejarah dan dokumen penting untuk menyelamatkan planet bumi dan kelangsungan hidup generasi penerus dimasa akan datang, sehingga dokumen tersebut akan diperjuangkan oleh wakil tetap pemerintah Indonesia di PBB untuk dimasukkan dalam agenda resmi dan dibahas dalam *Meeting of the States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Selain itu, output lainnya, yakni *CTI Regional Plan of Action* yang dilakukan oleh 6 negara, juga merupakan hal penting dalam menyelamatkan keanekaragaman sumber daya hayati laut dunia, utamanya ikan dan terumbu karang.

Dengan demikian, WOC 2009 dapat dinyatakan sebagai komitmen Bangsa Indonesia dalam upaya mengembangkan, mengelola, dan melestarikan sumber daya laut nasional dan internasional secara berkelanjutan.

## **TREND PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS ASIA-PASIFIK**

Perkembangan Lingkungan Strategis Regional semakin menegaskan bahwa telah terjadi perubahan dan transformasi strategis tentang adanya pergeseran pusat Geopolitik dan Geoekonomi global ke kawasan Asia-Pasifik. Indonesia secara geografis berada pada posisi strategis di pusat kawasan Asia-Pasifik serta sekaligus sebagai pendulum bagi negara-negara ASEAN tentu akan berada pada posisi dipengaruhi sekaligus dapat mempengaruhi terhadap lingkungan strategis tersebut.

### **1. Perkembangan Politik dan Keamanan**

Ada beberapa tantangan Geopolitik yang dihadapi oleh Indonesia terutama dengan hadirnya Republik Rakyat Cina (RRC) sebagai kekuatan pesaing dan penyeimbang Amerika Serikat (USA). Sementara Amerika Serikat sebagai negara adidaya dunia tentu akan mempertahankan supremasinya di kawasan Asia-Pasifik. Oleh karenanya stabilitas dan keamanan kawasan Asia-Pasifik sangat bergantung pada hubungan strategis kedua negara Adidaya tersebut. Hal-hal yang perlu mendapat perhatian adalah:

#### **a. Konflik antara RRC dengan India**

Berawal dari konflik tradisional tentang batas wilayah darat di perbatasan antara kedua negara yang terjadi di masa lalu yang kemudian meluas sehingga pernah terjadi beberapa kali perang terbatas, dimana secara silih berganti Uni Soviet dan kemudian Amerika Serikat berada dibelakang India.

Saat ini, Amerika Serikat semakin intens memberikan dukungan kepada India terutama dalam membangun kekuatan militer darat maupun laut. Saat ini kekuatan militer AL India semakin besar dan kuat sehingga mampu beroperasi di kawasan Samudera Hindia yang sewaktu-waktu dengan cepat dapat menjangkau ke kawasan Laut Cina Selatan.

#### **b. Konflik antara RRC dengan Jepang**

Perebutan wilayah perairan laut Kepulauan Seju yang diklaim baik oleh RRC maupun Jepang sampai saat ini belum terlihat penyelesaiannya. Konflik antara RRC dan Jepang sering terjadi karena pelanggaran wilayah yang dilakukan oleh kedua belah pihak, sehingga terjadi pengerahan kekuatan militer AL masing-masing negara. Sampai dengan saat ini, kekuatan pertahanan Jepang masih bersandar pada Amerika Serikat, sehingga pihak RRC masih harus menahan diri untuk bereaksi lebih keras.



- c. Konflik antara RRC dengan Vietnam, Filipina, Malaysia, dan Brunei Darussalam.  
Terjadi perebutan wilayah di Kepulauan Spratly dan perairan sekitarnya antara RRC dengan beberapa negara ASEAN tersebut diatas berakibat kawasan Laut Cina Selatan yang merupakan jalur perdagangan global menjadi sangat terganggu. Dengan ditutupnya pangkalan militer di Filipina (Clark dan Subic), maka Amerika Serikat tentu akan memanfaatkan konflik di kawasan ini untuk membangun akses dengan kekuatan yang berhadapan dengan RRC. Saat ini Singapura memberikan fasilitas pangkalan logistik dan pemeliharaan bagi Armada ke-7 Amerika Serikat yang beroperasi di kawasan Asia-Pasifik. Pembangunan Pangkalan Angkatan Laut dan Udara oleh Amerika dan Inggris di Diego Garcia serta penempatan pasukan Marinir di kawasan Australia tidak lepas dari antisipasi hal-hal tersebut diatas serta untuk menjamin keamanan terhadap aset-aset Amerika Serikat di kawasan selatan Asia-Pasifik termasuk di Indonesia.
- d. Konflik antara Korsel dengan Korut  
Dunia mengetahui bahwa siapa yang dibalik Korsel dan siapa yang dibalik Korut, sehingga memperjelas bahwa pada dasarnya konflik di semenanjung Korea yang berhadapan adalah RRC dan Amerika Serikat.
- e. Konflik RRC dengan Taiwan  
Walaupun saat ini Taiwan merupakan negara berdaulat sendiri namun kita mengetahui bahwa Amerika Serikat berada dibalik terbentuknya negara tersebut. Sesuai konstitusi RRC bahwa Taiwan merupakan sebuah provinsi sebagai bagian dari wilayah negara RRC sehingga kondisi ini menyimpan potensi untuk terjadinya konflik sewaktu-waktu.

## 2. Perkembangan Ekonomi

Dinamika perkembangan dunia saat ini semakin mengglobal dan tanpa batas telah menemukan momentumnya ketika arus peradaban dunia menunjukkan kecenderungan episentrum ekonomi global lebih dari 70% bergeser ke kawasan Asia-Pasifik, dimana 90% menggunakan transportasi laut, dan hampir semuanya melalui perairan Indonesia ( ALKI I sampai ALKI IV).

Dari perspektif perkembangan ekonomi global saat ini menunjukkan bahwa kawasan Asia-Pasifik merupakan kawasan yang sangat dinamis dan prospektif serta menjanjikan peluang bagi keberhasilan bagi negara-negara di kawasan tersebut. John Naisbitt (1994) dalam bukunya *Global Paradox, The Bigger World Economy, The More Powerful its Smallest Players* mengatakan bahwa kawasan Asia-Pasifik merupakan the rising sun.

Tergambar bahwa sebahagian besar negara-negara Asia Pasifik (21 negara) bergabung dalam *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) memiliki perkembangan ekonomi yang sangat pesat dan sangat diperhitungkan dunia, karena Gross Domestic Product (GDP) secara akumulatif telah mencapai 56% dari GDP dunia.

Artinya, dalam catatan sejarah terkini bahwa kontribusi negara-negara Asia-Pasifik terhadap GDP global menunjukkan kecenderungan meningkat dari pada negara-negara barat.

Hal tersebut di atas terlihat dari sebagian besar negara yang ada di wilayah tepian Samudera Pasifik bersama beberapa negara Asia berjumlah 21 negara telah bersepakat untuk bergabung dalam *Asia Pacific Economic Cooperation (APEC)*, forum kerjasama ekonomi regional yang saat ini memiliki perkembangan sangat pesat dengan penduduk 2,6 miliar atau mewakili 39% penduduk dunia. Saat ini, APEC telah diperhitungkan dunia karena GDP kumulatif mencapai 56% dari GDP dunia. Bagi Indonesia, APEC sangat berarti, karena total perdagangan mencapai US\$ 98,34 miliar atau 66,78% dari total perdagangan dunia (*Direction of Trade Statistic Yearbook 2008*). Selain itu, tercatat 47,25 % persetujuan investasi asing yang dikeluarkan pemerintah Indonesia berasal dari para investor 16 anggota APEC. Di sisi lain, perkembangan Australia dan kawasan sekitarnya (Selandia Baru dan Oceania) pun harusnya menjadi perhatian, karena arus perdagangannya sebagian besar dari dan ke Asia menggunakan perairan Indonesia. Kontribusi GDP Australia dan kawasan sekitarnya telah mencapai 2% dari GDP dunia. Nilai perdagangan barang dan jasa dua arah Australia pada tahun 2008 adalah sebesar US\$387 miliar atau sekitar 1% dari total perdagangan dunia (WTO, 2009). Dengan mitra dagang terbesarnya adalah Jepang dan Cina, tentu dalam melakukan transportasi perdagangan tersebut menggunakan ALKI III.

Sementara itu muncul Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) adalah merupakan kerja sama ekonomi antar negara-negara Asean agar dapat mentransformasikan diri menjadi kesatuan kekuatan ekonomi baik sebagai pasar maupun sebagai pusat produksi. Sekaligus ingin menciptakan kawasan Asean agar memiliki kemampuan ekonomi yang berdaya saing, pertumbuhan ekonomi yang terintegrasi dan setara dalam menghadapi pasar global.

Asean adalah kawasan yang paling penting didunia, dengan jumlah penduduk 625 juta jiwa (9% dunia) tentu merupakan pasar yang sangat besar, tetapi Pendapatan Domestik Bruto (PDB) masih rendah sekitar 40% dari Jepang atau 14% dari Amerika Serikat. Namun dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi tetap akan semakin menjadi penting bagi percaturan ekonomi dunia, apalagi bila MEA mampu menjadi penggeraknya.

Konektivitas logistik adalah kunci dari pertumbuhan dan pemerataan ekonomi, apalagi dengan dukungan infra struktur fisik dan hubungan perdagangan yang baik. Ada faktor-faktor penunjang lain yang juga memegang peran penting yaitu kemudahan transportasi, pengurusan dokumen, sistim pembayaran, serta sumberdaya manusia (SDM) yang memadai. Bila dicermati kinerja logistik negara-negara Asean terjadi disparitas yang cukup mencolok.

Peringkat Indeks Kerja Logistik (ILP) menurut survey Bank Dunia tahun 2014 terhadap 160 negara didunia sebagai berikut : Singapura peringkat ke-5, Malaysia ke-25, Thailand ke-35, Vietnam ke-48, Indonesia ke-53, Filipina ke-57, sedangkan yang terbawah Kamboja ke-83, Laos ke-131 dan Myanmar ke-145. Bila dilihat dari sisi dokumen yang diperlukan untuk proses ekspor/impor dan waktu tunggu beberapa negara Asean sebagai sampel, yaitu : Singapura 3 dokumen dengan waktu 6 hari, Indonesia 4 dokumen dengan waktu 17 hari, dan Laos 10 dokumen dengan waktu 23 hari.

Saat ini Myanmar, Thailand, Laos dan Vietnam yang merupakan kawasan sekitar sungai Mekong membentuk kesepakatan kerja disebut sebagai Greater Mekong Subregion (GMS). Dimana akses transportasi darat antar negara-negara tersebut banyak membawa perubahan konektivitas dan pada akhirnya berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat secara signifikan dikawasan tersebut. Apalagi Myanmar saat ini sedang membangun pelabuhan terbesar di Asia Tenggara dengan kedalaman lebih dari 20 meter yang sanggup menerima kapal sebesar apapun. Dengan lokasi strategis yang lebih dekat dengan Samudera Hindia, Timur Tengah dan Eropa serta langsung bisa berkoneksi dengan jalur perhubungan darat antar negara-negara yang tergabung dalam GMS tersebut, maka kapal-kapal tidak perlu melalui Selat Malaka atau berputar ke pelabuhan negara tujuan dikawasan Asean. Dengan demikian sangat mengancam Malaysia dan Singapura yang selama ini sebagai Transshipment utama di Asia Tenggara. Akibat dari kondisi ini maka diperkirakan akan berpengaruh terhadap konektivitas logistik bagi negara-negara Asean.

Persaingan antar negara-negara Asean terkait dengan pelabuhan laut dan udara pada akhirnya tidak bisa dihindari, akibat akan hadirnya pelabuhan Dawei di Myanmar. Namun secara faktual bahwa selama ini yang menjadi pemenang sebenarnya bukan semata karena megahnya infra struktur secara fisik, tapi bagaimana tata kelola perdagangan bisa berproses secara lebih cepat, efektif dan efisien, pelabuhan harus sebagai service agent, serta hubungan yang baik dengan maskapai pelayaran di seluruh dunia. Oleh karena itu maka dalam konteks MEA kepentingan semua negara-negara Asean harus diakomodasikan dan dipersiapkan agar MEA dapat memberikan manfaat yang optimal bagi pertumbuhan dan perkembangan ekonomi bagi Asean.

Disisi lain, perlu dicermati perkembangan lingkungan strategis di kawasan Melanesia, karena sejak tahun 1986 terbentuk organisasi Melanesian Spearhead Group (MSG). MSG beranggotakan negara Fiji, Papua New Guinea, Solomon Island, Vanuatu dan New Caledonia. Pada perkembangan selanjutnya, setelah tahun 1993, Maluku dan Papua juga telah ikut berpartisipasi dalam wadah ini. Tujuan MSG adalah mendorong dan memperkuat perdagangan antar negara anggota, pertukaran budaya, tradisi, nilai-nilai dan kesetaraan kedaulatan negara-negara Melanesia, mendorong kerjasama ekonomi dan teknik antara negara anggota dan untuk menyelaraskan kebijakan dan tujuan bersama tentang pertumbuhan ekonomi, pembangunan berkelanjutan, pemerintahan yang baik dan masalah keamanan. Pada tanggal 26 Juni 2015, Indonesia secara resmi telah menjadi Associate Member MSG.

Kawasan Timur Indonesia termasuk di dalamnya Maluku, Maluku Utara, Nusa Tenggara Timur, Papua dan Papua Barat yang secara sosial budaya memiliki kesamaan etnis dengan penduduk di Melanesia dapat menjadikan organisasi ini sebagai peluang untuk mencapai tujuan percepatan pembangunan melalui terbangunnya konektivitas dengan simpul-simpul ekonomi di kawasan Melanesia tersebut. Hal lain yang juga penting adalah, dengan wadah MSG dapat dilakukan dialog-dialog yang konstruktif untuk mencari solusi terhadap issue separatisme yang sering mengemuka di kawasan timur Indonesia

Dari uraian tersebut diatas, terlihat bahwa di kawasan Asia-Pasifik baik di darat maupun di laut telah merupakan kawasan atau arena konflik antara RRC dan Amerika Serikat yang secara langsung maupun tidak langsung dapat melibatkan negara-negara di kawasan Asia-Pasifik termasuk Indonesia. Sesuai konstitusi (UUD 1945) Indonesia menganut prinsip politik luar negeri bebas aktif, sehingga tentu tidak akan memihak salah satu negara yang berkonflik (RRC dan Amerika Serikat). Namun, Indonesia harus mampu mengelola hubungan strategisnya dalam berbagai aspek agar mampu menciptakan Stabilitas dan Keamanan di kawasan Asia-Pasifik.

Indonesia sebagai sebuah negara besar di Asia Tenggara dengan posisi geo-politik dan geo-ekonomi yang sangat strategis tentu dapat memainkan peran yang sangat sentral. Dengan jumlah penduduk 265 juta jiwa (38% dari Asean), Pendapatan Domestik Bruto 36% dari total Asean atau Pendapatan Perkapita sedikit dibawah rata-rata negara Asean, tentu akan memosisikan Indonesia menjadi sangat strategis. Dalam kaitannya dengan trend perkembangan lingkungan strategis tersebut diatas maka sangat relevan jika Indonesia dengan visi dan misi besar untuk menjadikan dirinya sebagai **POROS MARITIM DUNIA** agar dapat menghadapi tantangan-tantangan dan sekaligus dapat memanfaatkan dan merebut peluang-peluang regional dan global.

Oleh karena itu, dengan membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia ada beberapa hal yang perlu dilakukan yaitu:

1. Menjaga kawasan ASEAN agar tidak masuk dalam wilayah konflik,
2. Menjamin keamanan dan kelancaran arus pelayaran di perairan Indonesia khususnya dari dan ke Laut Cina Selatan,
3. Melakukan Diplomasi Maritim dengan mengedepankan saling percaya dan kerjasama yang saling menguntungkan demi kepentingan bersama di kawasan,
4. Memperluas konektivitas ekonomi melalui Konsep Poros Maritim termasuk Tol Laut baik kearah barat ( Daway, Myanmar ) maupun timur ( Port Moresby PNG dan negara-negara Melanesia).
5. Untuk hal-hal tersebut diatas Indonesia perlu memperkuat posisi tawar politik dengan membangun kekuatan Maritim (Ekonomi dan Militer).

## **PEMBANGUNAN KELAUTAN INDONESIA DAN PERMASALAHANNYA**

### **Paradigma Pembangunan Berwawasan Kemaritiman**

Bangsa Indonesia, walaupun telah banyak kebijakan dan doktrin untuk mengembalikan kejayaan maritim seperti masa lampau sebelum masa penjajahan Belanda, yang lahir di era orde lama hingga orde reformasi, namun tetap dapat dinyatakan hingga kini orientasi bangsa Indonesia kearah kemaritiman belum optimal, baik pada bidang ekonominya, sosial dan budayanya, maupun bidang pertahanannya. Kehilangan orientasi terhadap visi maritim tersebut tentu menjadi salah satu penyebab utama, mengapa paradigma pembangunan nasional kita belum berbasis kemaritiman atau kelautan. Untuk itu perlu dilakukan upaya optimalisasi untuk re-orientasi hal tersebut. Setidaknya, terdapat 4 (empat) poin yang selama ini telah tergerus dan menjadi kehilangan orientasi visi kemaritiman, yakni:

1. Kehilangan orientasi akan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan (maritim) terbesar di dunia.
2. Kehilangan orientasi dan kesadaran diri sendiri sebagai bangsa maritim.
3. Kehilangan orientasi terhadap wawasan nasional (Wawasan Nusantara) yang pada gilirannya memperlemah ketahanan nasional.
4. Kehilangan orientasi dan kesadaran tentang pentingnya laut bagi Indonesia.

Kita patut bersyukur bahwa terjadi sebuah perubahan paradigma nasional yang yang dicanangkannya oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 13 November 2014 di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar. Pada acara tersebut Presiden Joko Widodo mengumumkan hasrat Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Untuk itu, Indonesia akan membangun kembali budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut, memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, membangun pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, serta melalui diplomasi maritim mengajak mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama dalam bidang kelautan dan meniadakan sumber konflik di laut seperti pencurian ikan, penyelundupan, perompakan laut, dan sengketa wilayah.

Bila kita cermati secara mendalam maka seruan Presiden Jokowi tersebut bukan hanya sekedar gagasan, tetapi merupakan :

1. Visi dan cita-cita besar membangun Indonesia sebagai seruan untuk kembali ke jatidiri bangsa sebagai bangsa bahari dan negara maritim sekaligus ingin membangun kekuatan maritim untuk Indonesia yang bersatu (unity), sejahtera (prosperity), dan berwibawa (dignity).
2. Doktrin yang merupakan arahan mencapai tujuan bersama (a sense of common purpose), mengajak kita untuk melihat diri sendiri sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, serta realita posisi Geografi, Geostrategi, Geopolitik, dan Geo ekonomi.
3. Upaya implementatif dan operasional untuk membangun kejayaan politik, ekonomi, dan keamanan melalui dibangun Tol Laut.

Dari uraian tersebut diatas terlihat bahwa Presiden Joko Widodo bermaksud akan mengembalikan kembali kejayaan maritim bangsa Indonesia seperti pada masa-masa keemasan kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Dalam kaitannya dengan membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, maka menurut pemahaman saya diperlukan kebijakan-kebijakan penunjang, antara lain:

1. Membangun kesadaran nasional tentang budaya Maritim,
2. Membangun dan menyempurnakan tata kelola kelautan,
3. Membangun dan memperkuat ekonomi kelautan,
4. Membangun dan memperkuat sistem keamanan Maritim,
5. Pembangunan kelautan Indonesia berbasas pada kelangsungan dan kelestarian lingkungan hidup.

Dengan demikian, akan terjadi perubahan dan pergeseran yang cukup radikal terhadap budaya politik dengan orientasi yang tadinya lebih kontinental menjadi ke maritim. Kondisi ini tentu akan memerlukan proses dan waktu yang tidak singkat, dan selanjutnya memerlukan beberapa langkah strategi sebagai fondasi yang kuat untuk memulai operasional, antara lain:

1. Diperlukan regulasi sebagai payung hukum dalam penguatan implementatif dan operasional,
2. Harus ada Ocean Policy agar menjadi rujukan bagi implementasi terutama dalam memandukan kepentingan lintas sektor dan berbagai stakeholder,
3. Kesiapan sistem yang ditopang oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang memadai dan berkualitas,
4. Pembangunan infrastruktur dan industri penunjang,
5. Diperlukan dukungan teknologi dan biaya cukup besar.
6. Untuk kepentingan jangka panjang diperlukan penyempurnaan sistem pendidikan nasional dengan muatan kemaritiman pada semua jenjang pendidikan.

Khususnya dalam konteks penguatan domestik diperlukan langkah-langkah yang implementatif untuk membangun kekuatan maritim diantaranya **TOL LAUT**. Oleh karena itu maka konsep pembangunan *Tol Laut* yang menghubungkan 7 pelabuhan utama mulai dari Belawan sampai ke Sorong termasuk puluhan pelabuhan-pelabuhan pendukung harus segera diwujudkan. Beberapa hal penting yang merupakan kendala-kendala diantaranya sebaran penduduk yang tidak merata dengan 57% ada di pulau Jawa, tingkat aktivitas ekonomi yang tidak berimbang antara kawasan Barat dan Timur, aktivitas ekonomi dan persoalan logistik, keterbatasan infra struktur, serta manajemen pelabuhan yang kurang baik sehingga berakibat biaya tinggi.

Dalam konteks manajemen pelabuhan selaku pemangku kepentingan utama selalu melibatkan pemerintah, sehingga boleh dibilang pelabuhan yang kompetitif selalu harus didukung oleh pemerintahan yang bersih, kuat dan terampil dalam menyederhanakan birokrasi (*Nyoman Pujawan* pada Opini Kompas, 24 Agustus 2015).

## Permasalahan Kemaritiman Indonesia

Perkembangan dunia saat ini dan masa depan menunjukkan kecenderungan semakin penting peranan laut bagi kehidupan manusia. Pertumbuhan penduduk bumi yang semakin pesat mulai mengancam daya dukung bumi, menjadikan laut sebagai sumber bahan pangan semakin besar peranannya bagi kelangsungan hidup manusia.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki pulau-pulau besar dan kecil sebanyak ± 17.500 pulau dengan luas laut 6.315.222 km<sup>2</sup> dan panjang garis pantai sejauh 94.043 km. Dengan keragaman jenis biota (biodiversity) sangat tinggi serta panorama dasar laut, terumbu karang, ikan-ikan yang beraneka ragam dan warna-warni menjadi mozaik alam yang sangat elok dan memikat. Namun potensi dan keelokan tersebut saat ini mengalami persoalan yang serius, baik oleh proses alam maupun akibat ulah manusia.

Laju populasi manusia (penduduk Indonesia saat ini ± 240 juta jiwa), eksploitasi dan eksplorasi laut dan dasar laut dan industrialisasi kemaritiman telah menimbulkan berbagai persoalan yang antara lain :

1. Transportasi Laut
2. Industri Maritim
3. Perikanan
4. Bioteknologi Kelautan
5. Wisata Bahari
6. Mineral Dasar Laut
7. Minyak dan Gas
8. Industri Garam
9. Bangunan Laut
10. Jasa Kelautan
11. Reklamasi Wilayah Pesisir
12. Pemanfaatan Ruang Laut
13. Lahan Bagi Kepentingan Pertahanan Keamanan

Diluar hal-hal tersebut masih ada permasalahan yang ditimbulkan oleh alam dan manusia, seperti :Perubahan Iklim, Banjir dan Rob, Gempa Bumi dan Tsunami, Kerusakan Terumbu Karang dan Mangrove serta Erosi dan Abrasi

Dihadapkan dengan berbagai persoalan-persoalan tersebut di atas telah terjadi tekanan-tekanan serta muncul konflik-konflik terhadap penggunaan ruang di lingkungan laut, sehingga diperlukan Tata Ruang Laut (Marine Spatial Planning) dalam rangka mengatur tata kelola ruang laut agar terbentuk struktur dan pola pemanfaatan laut oleh berbagai kepentingan secara efisien dan efektif dengan memperhatikan kelangsungan ekosistem dan lingkungan hidup. Perencanaan Tata Ruang Laut merupakan kegiatan sangat kompleks karena mencakup berbagai aspek diantaranya kondisi biofisik, pemanfaatan laut dan pengelolaan berbasis ekosistem, sehingga diharapkan dapat menjamin keberlanjutan kegiatan manusia dan kelestarian lingkungan laut.

*(Lihat Lampiran 1 – Rencana Tata Ruang Laut Nasional)*

Paling tidak ruang laut sebagai wilayah kedaulatan agar dapat berfungsi dan dimanfaatkan sebagai :

1. Faktor pemersatu atau integrasi wilayah kedaulatan dan teritorial wilayah nasional. Tanpa wilayah laut maka Indonesia bukan negara kepulauan (“without sea there is no archipelagic state”), artinya laut adalah “Rasion de Trees”, alasan keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan

2. Fungsi vital bagi sarana transportasi antar pulau baik antar domestik maupun dari dan ke luar kawasan Indonesia. Sistem transportasi laut harus berjalan dengan baik karena menyangkut penyelenggaraan negara dan distribusi kehidupan rakyat. Bila tidak berjalan dengan baik maka akan muncul persoalan-persoalan yang mengganggu eksistensi NKRI baik aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan.
3. Sebagai deposit sumber daya alam, baik di permukaan maupun di dasar laut yang memberikan kelangsungan hidup bangsa Indonesia sepanjang masa.
4. Sebagai media pertahanan keamanan negara, kawasan laut adalah sebagai ruang juang dan ruang hidup bangsa yang harus dijaga dan dilindungi dari kerusakan alam, pengrusakan alam di lingkungan, pemanfaatan oleh pihak-pihak diluar kepentingan warga dan masyarakat Indonesia. Yang lebih penting lagi laut adalah menyangkut kepentingan kedaulatan dan martabat bangsa dan negara yang harus dijaga dan dipertahankan.

Mengingat laut merupakan wilayah terbesar dari wilayah nasional Indonesia sehingga memiliki posisi strategis dari berbagai aspek kehidupan berbangsa dan bernegara termasuk lingkungan hidup dan ekologi yang merupakan modal dasar bagi pembangunan nasional. Maka sangat diperlukan perencanaan pengelolaan Tata Ruang Laut dengan didampingi oleh Tata Ruang Darat dan Udara, agar dapat mengatur dan mengkoordinasikan berbagai aktifitas manusia dan pemanfaatan sumber daya alam secara efektif, efisien dan berkelanjutan di wilayah laut Indonesia baik secara nasional sampai tingkat daerah, sehingga dapat didayagunakan bagi terwujudnya kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia.

Untuk itu Indonesia perlu melakukan langkah-langkah guna menunjang program Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, antara lain :

1. Membangun dan menyebarkan pusat-pusat ekonomi terutama industri maritim di kawasan timur untuk mengurangi ketimpangan antar wilayah (termasuk antar Jawa dan Luar Jawa), bila perlu mengadopsi dan menyempurnakan konsep MP3EI yang berupaya membangun pusat-pusat ekonomi melalui 8 koridor.
2. Membangun Perguruan-perguruan Tinggi Unggulan disetiap koridor ekonomi (terutama dikawasan timur) dengan program-program khusus disertai tenaga dosen yang berkualitas (dengan diberikan gaji dan insentif yang tinggi), sehingga paling tidak 5-10 tahun yang akan datang sebaran PT yang bagus semakin merata di seluruh wilayah Indonesia. Termasuk memberikan insentif yang lebih bagi pegawai negeri, karyawan dan anggota TNI/Polri yang bertugas di kawasan timur dan daerah terpencil.
3. Membangun dan menggelar sistem pertahanan dan keamanan yang memadai dalam rangka menciptakan stabilitas keamanan yang menyeluruh diseluruh wilayah Indonesia guna menjamin kelangsungan penyelenggaraan pembangunan nasional.



4. Bila perlu untuk sementara Pemerintahan Pusat dipindahkan ke Kawasan Timur agar dapat mendorong dan mempercepat pengembangan pembangunan nasional yang merata dan berkeadilan.

## **KESIMPULAN DAN PENUTUP**

### **1. Kesimpulan dan Rekomendasi**

Indonesia sesuai ciri dan karakter geografinya adalah negara maritim, tapi untuk mewujudkan sebuah negara maritim yang maju dan kuat harus mengembangkan kebijakan, strategi dan upaya-upaya implementatif pembangunan yang berjangka panjang dan berlanjut. Dari pembahasan-pembahasan pada bagian-bagian terdepan dapat ditemukan rangkuman kesimpulan sekaligus rekomendasi dalam membangun Indonesia sebagai negara maritim yang akan menjadikan dirinya sebagai Poros Maritim Dunia, paling tidak Pemerintahan Jokowi-JK disamping harus memprioritaskan pembangunan infra struktur, namun hal-hal penting lain yaitu :

- a. Membentuk dan membangun institusi kemaritiman (politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan) agar semua fungsi dapat mendukung terwujudnya budaya tradisi kemaritiman dan pada peri kehidupan masyarakat Indonesia.
- b. Terjadinya konektivitas antar pulau-pulau yang memungkinkan terciptanya mobilitas manusia, barang dan perdagangan lewat laut secara domestik maupun ke dan dari luar negeri.
- c. Membangun dan menyebarkan pusat-pusat ekonomi terutama industri maritim di kawasan timur untuk mengurangi ketimpangan antar wilayah (termasuk antar Jawa dan Luar Jawa), bila perlu mengadopsi dan menyempurnakan konsep MP3EI yang berupaya membangun pusat-pusat ekonomi melalui 6 koridor.
- d. Aparatur pemerintahan yang dapat mengatur pendayagunaan laut sebesar-besarnya bagi kesejahteraan rakyat, perlindungan kekayaan alam dan ekosistimnya, pelestarian nilai-nilai budaya maritim, pemberlakuan prinsip kabolase bagi angkutan laut termasuk industri maritim dalam negeri.
- e. Adanya insentif dan perlindungan melalui undang-undang dan ketentuan tentang perlindungan bagi investor kemaritiman, khususnya insentif perbankan dan perpajakan karena investasi kemaritiman adalah padat modal serta pengembaliannya berjangka panjang namun mampu mendorong pendapatan yang berlipat.
- f. Membangun Perguruan-perguruan Tinggi unggulan disetiap koridor ekonomi (terutama dikawasan timur) dengan program-program khusus disertai tenaga dosen yang berkualitas (dengan diberikan gaji dan insentif yang tinggi), sehingga paling tidak 5-10 tahun yang akan datang sebaran PT yang bagus semakin merata di seluruh wilayah Indonesia. Termasuk membangun dan mengembangkan kegiatan penelitian dan pengembangan teknologi kemaritiman.

- g. Membangun dan menggelar sistim pertahanan dan keamanan yang memadai dalam rangka menciptakan kepastian hukum dan stabilitas keamanan yang menyeluruh diseluruh wilayah Indonesia guna menjamin kelangsungan penyelenggaraan pembangunan nasional khususnya pembangunan kemaritiman.
- h. Melakukan diplomasi maritim, kerjasama dan transfer teknologi dengan negara-negara yang memiliki kepentingan melintasi wilayah khususnya perairan Indonesia dalam rangka peningkatan kemampuan dan kapasitas Indonesia untuk memberikan kemudahan pelayanan dan jaminan keamanan.
- i. Perlu dibuat Rencana Tata Ruang Laut yang dapat megakomodasikan berbagai kepentingan politik, ekonomi, sosial budaya serta pertahanan keamanan dengan memperhatikan lingkungan hidup dan kelestarian ekosistim sumber daya kelautan.
- j. Bila perlu memindahkan pusat pemerintahan (temporer atau permanen) di wilayah kawasan timur Indonesia karena pertimbangan luasnya wilayah dengan kompleksitas persoalan, serta untuk memudahkan pengendalian dan pengawasan pemerintahan guna percepatan dan pemerataan pembangunan nasional.

## **2. PENUTUP**

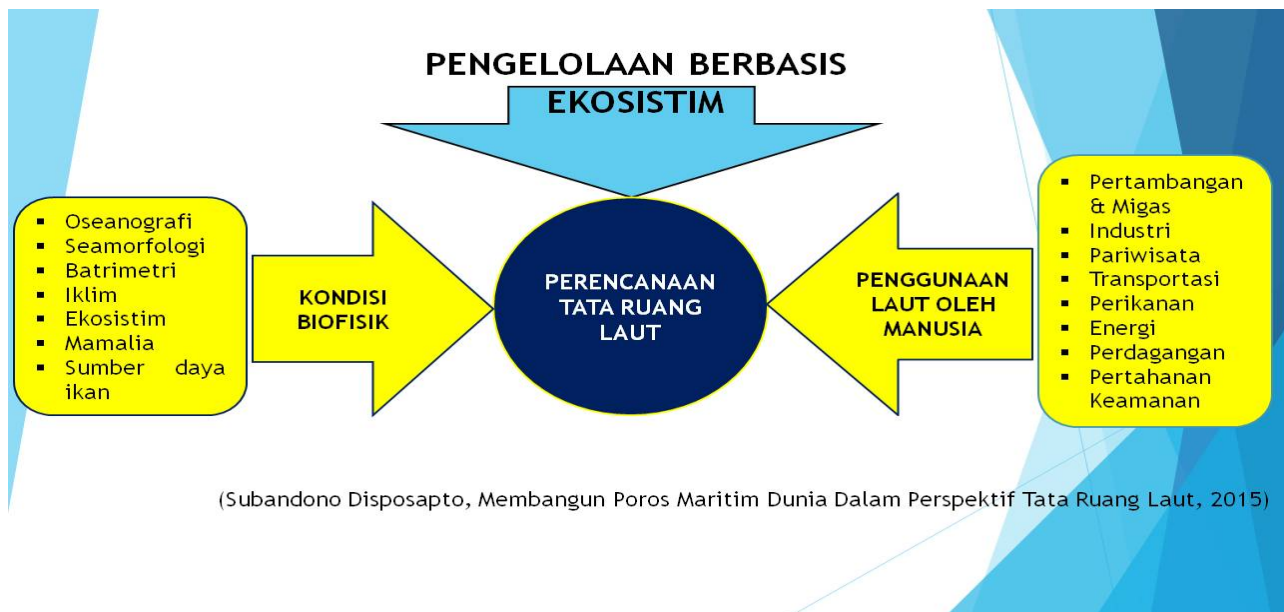
Semoga makalah untuk membangun kemaritiman Indonesia yang terangkum pada penulisan ini dapat melengkapi pandangan dan tulisan yang pernah ada sebagai bagian dari upaya membangun kesadaran nasional tentang pemanfaatan wilayah nasional sebagai ruang hidup bangsa, arti laut bagi kehidupan bangsa, membangun ketahanan nasional yang tangguh dalam rangka mencapai kemakmuran dan kejayaan NKRI sebagai sebuah negara Maritim terbesar di dunia.

**(Lampiran – 1)**

**RENCANA TATA RUANG LAUT NASIONAL**

Perkembangan dunia saat ini dan masa depan menunjukkan kecenderungan semakin penting peranan laut bagi kehidupan manusia. Pertumbuhan penduduk bumi yang semakin pesat mulai mengancam daya dukung bumi, menjadikan laut sebagai sumber bahan pangan semakin besar peranannya bagi kelangsungan hidup manusia. Pertumbuhan arus perdagangan dunia yang berpusat pada kawasan tertentu akan meningkatkan arus volume barang yang sebahagian besar melauai laut, sehingga terjadi kepadatan penggunaan ruang laut. Disisi lain kemajuan teknologi telah memungkinkan manusia untuk meningkatkan pemanfaatan atas ruang laut termasuk dasar laut, sehingga akan terjadi perebutan wilayah laut sehingga akan terjadi perebutan wilayah laut baik pada tingkat domestik maupun antar negara.

Mengantisipasi kemungkinan masalah tersebut maka sangat diperlukan Rencana Tata Ruang Laut yang dapat mengatur berbagai kepentingan baik secara domestik, dan juga batas teritorial atau ekonomi antar negara. Perencanaan Tata Ruang Laut merupakan kegiatan yang sangat kompleks karena mencakup berbagai aspek diantaranya kondisi biofisik, pemanfaatan laut dan pengelolaan berbasis ekosistem, sehingga diharapkan dapat menjamin keberlanjutan kegiatan manusia dan kelestarian lingkungan laut.



Proses penyusunan Tata Ruang Laut atau rencana zonasi lebih kompleks dari Rancana Tata Ruang Darat. Karena Rencana Tata Ruang Laut harus mengakomodasi 3 layar / dimensi ruang, yaitu permukaan, kolom dan dasar laut sehingga menggunakan identifikasi fungsi kegiatan, sedangkan Rencana Tata Ruang Darat hanya menyangkut satu dimensi ruang sehingga menggunakan identifikasi .... guna lahan.

Tonggak sejarah bagi pengelolaan laut dan wilayah pesisir serta pulau-pulau kecil dengan lahirnya UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, UU No. 27 Tahun 2007 jo. UU No. 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil serta UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Ketiga undang-undang ini merupakan payung hukum yang mengatur perencanaan yang bersifat spatial (keruangan) yang terpadu dan saling melengkapi, baik di darat maupun di laut.

Menurut UU No. 32 Tahun 2014, Tata Ruang Laut merupakan wujud struktur ruang laut dan pola ruang laut. Dimana struktur ruang laut merupakan susunan pusat pertumbuhan kelautan dan jaringan sarana dan prasarana laut yang bertugas sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hirarkis memiliki hubungan fungsional, sedangkan pola ruang laut meliputi kawasan pemanfaatan umum, kawasan konservasi, alur laut dan kawasan strategis nasional tertentu.

Gambar Hierarki Perencanaan Ruang Laut Berdasarkan UU No. 22 / 2014



Perencanaan ruang laut digunakan untuk menentukan kawasan yang ditujukan bagi kepentingan nasional politik, ekonomi, sosial budaya serta pertahanan keamanan. Diantaranya perikanan, prasarana perhubungan laut, industri maritim, pariwisata, pemukiman dan pertambangan, untuk melindungi kelestarian sumber daya kelautan serta menentukan perairan yang dimanfaatkan untuk alur pelayaran, pipa / kabel bawah laut dan migrasi biota laut, termasuk lahan latihan dan operasional untuk kepentingan pertahanan keamanan.

Indonesia dapat mengambil referensi dari Rencana Tata Ruang Laut RRT ( Marine Functional Zoning atau MFZ ), yang dapat memadukan kepentingan dan manfaat baik secara ekonomi, sosial, lingkungan dan pertahanan keamanan. Keuntungan ekonomi melalui budi daya laut pada tahun 2012, sehingga mampu meraup keuntungan sebesar 9,68 milyar Yuan. Setiap 10 tahun selalu dilakukan peninjauan ulang, sehingga selalu ada pengembangan dan peningkatan wilayah eksploitasi yang pada gilirannya akan menaikkan pendapatan bagi daerah dan negara.

## **(Lampiran – 2)**

### **Daftar Pustaka**

1. Arthur, W. (1990). Silicon Valley Location Cluster: When do increasing return imply monopoly? *Mathematical Social Science*, Vol. 19: 235-251
2. Baptista, R. and Swann P. (1999). The Dynamic of Firm Growth and Entry in Industrial Cluster: A Comparison of the US and UK computer industries. *Journal of Evolutionary Economics*, Vol 9(3): 373-399
3. Center for Strategic and International Studies, (2008). *The Indonesian Quarterly*, Special Issue Vol. 36 No. 3-4.
4. Ermaya.Suradinata dan Alex Dinuth. (2001). *Geopolitik dan Konsepsi Ketahanan Nasional*.
5. Humphrey, J. and Schmitz, H. (1995). *Principales for Promoting Clusters & Networks of SMEs*. Paper Commissioned by The Small and Medium Enterprises Branch of UNIDO
6. Naisbitt, John. (1994). *Global Paradox*
7. Porter, M.E (1990) *The Competitive Advantage of Nations*, Free Press.New York.
8. Porter, M.E. (1998). *Clusters and New Economics of Competition*. Harvard Business Review. Boston.
9. Rokhmin Dahuri (2013), *Masa Depan Indonesia, Kelaut saja*.
10. Rumley, Dennis, (1999). *The Geopolitic of Australia's Regional Relations*. Kluwer Academic, Dordrecht-London
11. Sampono. Nono (2008). *Geopolitik dan Konsepsi Ketahanan Nasional*.
12. Sampono, Nono (2013) *Menyikapi Permasalahan Solusi Kelautan Guna Peningkatan Kesejahteraan dan Kejayaan Indonesia*
13. Sampono, Nono (2011) *Tinjauan Geopolitik Pembangunan Maluku*
14. Sampono, Nono (2015) *Perguruan Tinggi Sebagai Agen Perubahan Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*
15. Wahyono. SK (2007). *Indonesia Negara Maritim*.
16. World Trade Organisation. (2009) *WORLD TRADE REPORT 2009– Trade Policy Commitments and Contingency Measure*. Geneva, Switzerland
17. Wright, Quency. (1955). *The Study of International relation*.
18. [http://penataanruang.pu.go.id/bulletin/upload/data\\_artikel/TOPIK%20UTAMA%20C.pdf](http://penataanruang.pu.go.id/bulletin/upload/data_artikel/TOPIK%20UTAMA%20C.pdf) (diunduh tanggal 26 September 2015).
19. Soebandono Disposapto, (2015), *Membangun Poros Maritim Dunia Dalam Perpektif Tata Ruang Laut*.