

PERGURUAN TINGGI SEBAGAI AGEN PERUBAHAN MENUJU INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA¹

Oleh: Letjen TNI (Marinir) Purn. Dr. Nono Sampono, M, Si²

I. 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 gambarannya 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 Indonesia³.

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 negara-negara ASEAN dengan visi dan misi besar Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia tentu diharapkan dapat memainkan peran dalam menciptakan dan menjaga stabilitas kawasan.

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.

¹Disampaikan dalam Seminar LEMBAGA KAJIAN INDONESIA (LKI) FIB UI “MARITIM INDONESIA”, Kamis, 10 September 2015

²Anggota DPD RI 2014-2019 dan Mantan Komandan Korps Marinir, Kepala Basarnas, Gubernur AAL, Danpaspampres

³Dahuri, R. 2014. <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*.

Salah satu strategi yang sangat mendasar untuk membangun kesadaran terhadap wilayah nasional merupakan ruang hidup bangsa serta membentuk Sumber Daya Manusia berkarakter maritim adalah melalui pendidikan. Sistem pendidikan nasional diharapkan juga mampu melakukan re-orientasi terhadap visi dan misi bangsa yang terlalu berbasis kontinental ke basis maritim. Bila lebih fokus mencermati Sistem Pendidikan Nasional maka Perguruan Tinggi memiliki peran yang sangat signifikan dalam proses pembangunan bangsa khususnya dalam menciptakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berilmu pengetahuan, berkarakter, dan berbudaya.

Negara yang maju pasti memiliki Perguruan Tinggi yang besar dan berkualitas. Untuk menciptakan Indonesia sebagai Poros Maritim dunia tentu memerlukan penyesuaian dan perubahan dalam berbagai aspek terutama karakter dan budaya. Oleh karena itu, Perguruan Tinggi harus mengambil posisi sebagai Agen Perubahan Kebudayaan.

Dengan demikian saya memberikan apresiasi yang tinggi kepada Lembaga Kajian Indonesia Fakultas Ilmu Budaya (FIB) Universitas Indonesia yang telah menyelenggarakan seminar bertajuk "**MARITIM INDONESIA**" sebagai salah satu upaya dalam rangka untuk ikut memberikan kontribusi mendukung visi-misi besar pemerintah Jokowi-JK untuk menjadikan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Seminar ini tentu hasilnya diharapkan dapat menjadi masukan bagi semua pihak yang berkepentingan dalam menyempurnakan kurikulum nasional terkait dengan menciptakan generasi mendatang yang memiliki jati diri sesuai dengan kondisi obyektif bangsa Indonesia sebagai negara kepulauan, dan juga generasi yang mumpuni dalam menjaga, memanfaatkan, dan mengelola sumber daya lautnya.

II. 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”*

Inilah 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.*”

III. SEJARAH KEMARITIMAN NUSANTARA

Kenyataan bahwa laut merupakan 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 fase:

1. Fase Pra-Sejarah hingga Abad 16 M

Sejak jaman pra sejarah manusia yang mendiami kepulauan Nusantara sudah mampu berlayar hingga Barat Afrika. Secara geografis, Nusantara yang menjadi cikal bakal Republik Indonesia lebih tepat disebut negara kelautan. Sebutan itu merupakan *archipelago state* yang berasal dari bahasa Yunani. Istilah tersebut terdiri dari dua suku kata, *Arche* berarti utama dan *Pelago* yang artinya laut, jadi laut yang utama⁴.

Sejarah Nusantara dimulai dengan adanya para cendekiawan India yang menulis tentang Dwipantara atau kerajaan Hindu Jawa Dwipa di Pulau Jawa dan Sumatera sekitar 200 SM. Pada abad ke-5 berdiri dua kerajaan bercorak Hinduisme: Kerajaan Tarumanagara yang menguasai Jawa Barat dan Kerajaan Kutai di pesisir Sungai Mahakam, Kalimantan. Pada tahun 425 M agama Buddha telah mencapai wilayah tersebut. Menurut Taufik Abdullah⁵ masa kejayaan cikal bakal negara Indonesia telah terjadi pada jaman kerajaan-kerajaan Sriwijaya di abad ke 7 dan 8 saat Sriwijaya dianggap ancaman oleh negara Kambojya dan disebut sebagai "Maharaja". Hal yang senada dikemukakan oleh Lilik Abu Siswanto, Letkol Laut (P)⁶, dalam suatu Artikel Cakrawala TNI AL yaitu sebagai contoh bahwa kita pernah jaya di laut yaitu pada sejarah Kerajaan Sriwijaya yang merupakan suatu negara maritim yang besar dan kuat pada zamannya dan menguasai perdagangan di Selat Malaka. Semua kapal dagang yang melewatinya harus membayar upeti dan bagi yang membangkang kapalnya akan diserang dan ditenggelamkan. Dari hasil upeti tersebut, Kerajaan Sriwijaya menjadi kerajaan yang kaya raya. Puncak kejayaan Sriwijaya adalah sekitar abad-9, yakni pada masa pemerintahan Raja Balaputradewa.

Sejarah juga mencatat bahwa Kerajaan Majapahit (abad ke 13 dan 14, yaitu pada tahun 1251-1459 Masehi) di Pulau Jawa dengan Raden Wijaya yang bergelar Sri Kertanegara Jayawardhana sebagai Raja Majapahit pertama telah berkembang dan mencapai kebesarannya pada saat pemerintahan Raja Hayam Wuruk dan Mahapatih Gajah Mada memegang kekuasaan pada pertengahan abad 14. Sebagian besar wilayah Nusantara dapat ditaklukkan.

⁴Zuhdi, S.2014. Nasionalisme, LautdanSejarah

⁵Laut Dalam Sejarah Dan Struktur Kesadaran. MakalahUntuk REMBUG NASIONAL KELAUTAN, IPB Bogor, 30 -31 Januari 2009.

⁶SejarahSingkatKejayaanBudayaBahari Nusantara padaArtikelCakrawala TNI AL.<http://www.tnial.mil.id/Majalah/Cakrawala/ArtikelCakrawala/tabid/125/Default.aspx>

Bahkan pengaruhnya sampai ke Malaysia dan Singapura, meskipun tidak menguasai kerajaan Sunda di Jawa Barat. Untuk mengawasi daerah kekuasaannya Majapahit membangun armada laut yang sangat kuat, yang digunakan untuk mengawasi perdagangan dan lalu lintas pelayaran di wilayah Nusantara. Kebesarnya tidak hanya diakui oleh kerajaan-kerajaan Nusantara saja, tetapi juga sampai ke daratan Asia. Kepiawaian Mahapatih Gajah Mada dalam menyusun strategi perang laut menjadikan angkatan laut Kerajaan Majapahit disegani ketangguhannya dan tak ada tandingannya di Asia Tenggara.

Di Pulau Jawa selanjutnya kekuasaan berganti-ganti mulai dari kerajaan Singasari, Majapahit, bahkan juga, kemudian, di awal abad ke 16, kota-kota pantai Utara Jawa, yang telah menganut Islam juga tak pernah melupakan pentingnya perairan Selat Malaka bagi perdagangan dan perluasan wilayah pengaruh. Sejak itu pusat-pusat kekuasaan maritim di Pulau Jawa yang timbul tenggelam itu melibatkan diri dalam perebutan hegemoni di perairan laut Jawa sampai Selat Malaka. Pada fase ini dapat dinyatakan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia mengalami masa-masa kejayaan maritim.

2. Fase Masa Penjajahan (Abad 16 M hingga 1945)

Mulai tahun 1602, Belanda secara perlahan-lahan menjadi penguasa di bumi Nusantara, dengan memanfaatkan perpecahan di antara kerajaan-kerajaan kecil yang telah menggantikan Majapahit. Belanda mengembangkan wilayah jajahan ini menjadi Hindia-Belanda selama 350 tahun sebagai salah satu kekuasaan kolonial terkaya di dunia. Sejak tenggelamnya masa kejayaan maritim Nusantara pada awal abad 16 itu, dalam perjalanannya kemudian sejarah membawa bangsa Indonesia ke masa kelam sebagai bangsa jajahan yang tertindas bangsa lain.

Sejak masuknya penjajah Eropa, utamanya Belanda ke bumi Nusantara, saat itulah dunia kemaritiman Nusantara mengalami masa suram. Dengan kehadiran bangsa-bangsa barat di Nusantara dengan kekuatan armada niaga dan militer yang lebih kuat menenggelamkan kekuatan kerajaan-kerajaan di Nusantara. Kerajaan-kerajaan Nusantara diperlemah kekuatannya maritimnya dan dipaksakan untuk menjadi imperium pedalaman yang penuh dengan mistik-mistik terutama apriori terhadap laut. Seperti legenda Nyi Roro Kidul. Seperti yang dikatakan oleh Raden Fatah yang ditulis kembali oleh Pramudia Ananta Toer dalam bukunya *Arus Balik: "Hancurnya Kerajaan-Kerajaan di Nusantara karena singgasana rajanya dipalingkan dari laut."*

Bahkan, Belanda secara perlahan melalui rekayasa sosial dan militer berhasil merubah paradigma jati diri rakyat Nusantara pada saat itu, dari yang semula merupakan bangsa bahari menjadi bangsa agraris (*land based oriented*).

Kolonialisme menyebabkan perubahan cara pandang manusia Nusantara bahwa laut tak lagi menjadi prioritas dalam kehidupan sehari-hari. Pada akhirnya proses meninggalkan laut tersebut terus berlangsung hingga menjelang kemerdekaan.

Jadi pada fase ini dapat dinyatakan bahwa visi kemaritiman mengalami kemunduran yang signifikan di bumi Nusantara.

3. Fase Masa Kemerdekaan

a. Era Orde Lama (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 mengeluarkan suatu deklarasi keutuhan wilayah Indonesia pada tanggal 13 Desember 1957, yang dikenal dengan Deklarasi Djoeanda. Pada dasarnya konsep deklarasi ini memandang bahwa kepulauan Indonesia merupakan wilayah pulau-pulau, wilayah perairan, dan dasar laut di dalamnya sebagai suatu kesatuan historis, geografis, ekonomis, dan politis. Dengan adanya konsep ini, maka wilayah perairan nusantara yang tadinya merupakan wilayah laut lepas kini menjadi bagian integral dari wilayah Indonesia yang berada di bawah kedaulatan NKRI.

Deklarasi Djoeanda 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 diproklamirkan 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.

b. Era 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 Djoenda 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.

c. Era 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 Kementrian 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.

IV. 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.

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:

1) 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.

2) 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.

3) 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. 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.

4) 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.

5) 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.

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

- a. Menjaga kawasan ASEAN agar tidak masuk dalam wilayah konflik,
- b. Menjamin keamanan dan kelancaran arus pelayaran di perairan Indonesia khususnya dari dan ke Laut Cina Selatan,
- c. Melakukan Diplomasi Maritim dengan mengedepankan saling percaya dan kerjasama yang saling menguntungkan demi kepentingan bersama di kawasan,
- d. Untuk hal-hal tersebut diatas Indonesia perlu memperkuat posisi tawar dengan membangun kekuatan Maritim (Ekonomi dan Militer).

V. PARADIGMA PEMBANGUNAN BERWAWASAN KEMARITIMAN NUSANTARA

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 Naypyidaw, 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.

VI. HUBUNGAN SINERGIS PEMBANGUNAN SEKTOR MARITIM DENGAN PERGURUAN TINGGI SEBAGAI SENTRA PENGEMBANGAN

Filsuf Yunani Aris Toteles (384 – 322 SM) mengatakan bahwa pendidikan adalah tempat mengembangkan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK). Filsuf dan politisi Yunani Cicero (106-43 SM) mengatakan pendidikan adalah tempat membentuk manusia. Indonesia beserta para stakeholder dunia pendidikan bersama-sama menghasilkan suatu sistem pendidikan nasional yang diaplikasikan pada kegiatan pendidikan dan pengajaran di Perguruan Tinggi dalam menjalankan fungsi Tri Dharma Perguruan Tinggi.

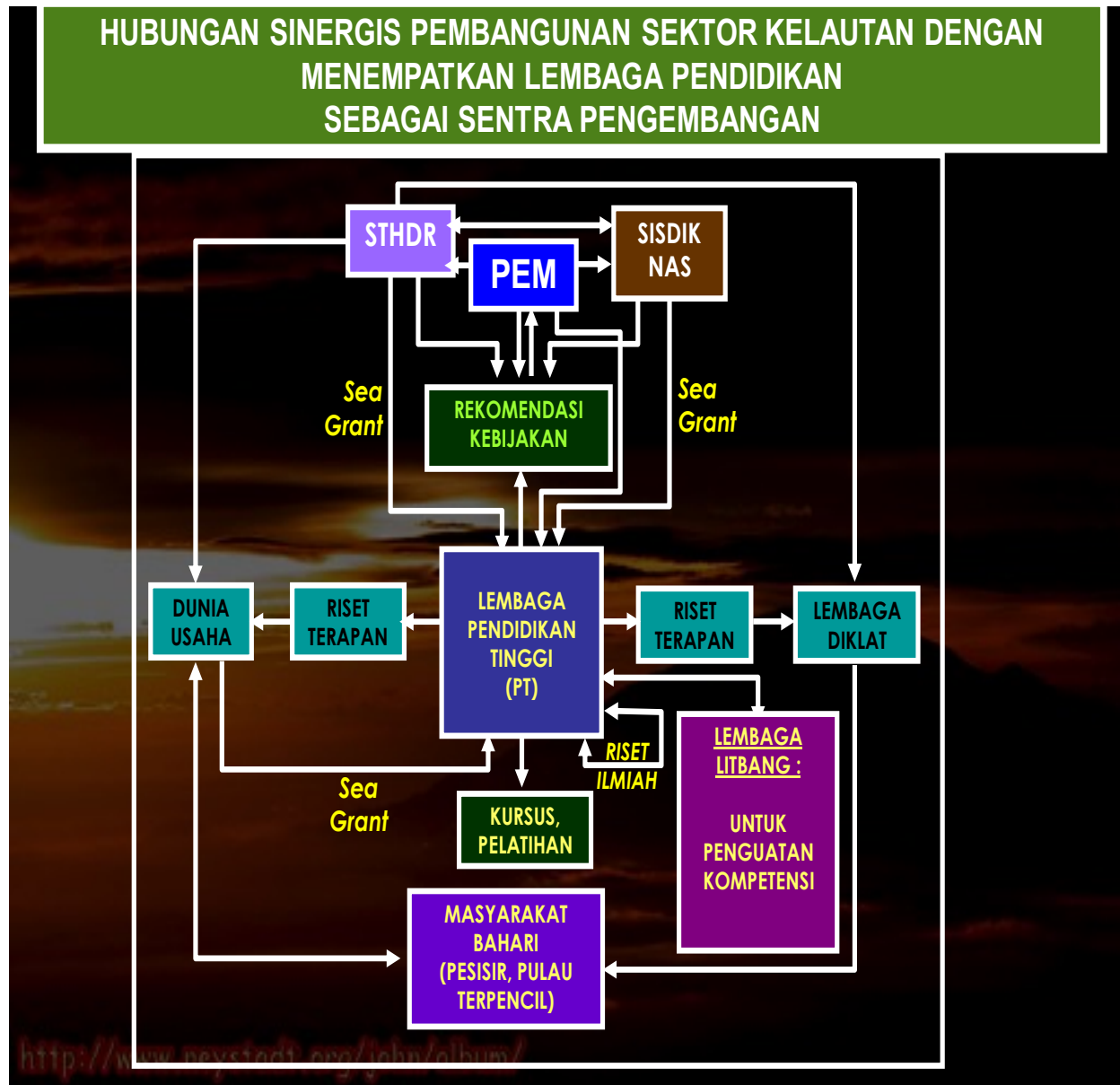
Tri Dharma merupakan tiga peran penting Perguruan Tinggi dalam rangka menyelenggarakan pendidikan nasional untuk mencerdaskan anak bangsa, yaitu :

1. Pendidikan dan Pengajaran
2. Penelitian dan Pengembangan
3. Pengabdian masyarakat

Ketiga peran Perguruan Tinggi tersebut diatas dapat menjadi dasar bagi Perguruan Tinggi untuk mengambil peran strategis dalam pembangunan sektor kemaritiman di Indonesia.

Perguruan Tinggi dalam melakukan penelitian ilmiah dan pengembangan teknologi hingga dapat menghasilkan produk-produk litbang baik berupa barang, jasa maupun kebijakan yang dapat diaplikasikan pada dunia usaha dan lembaga diklat (pendidikan dan pelatihan) pada berbagai instansi di Indonesia. Produk yang dihasilkan melalui penelitian ilmiah dan pengembangan teknologi tersebut dapat juga digunakan oleh lembaga penelitian dan pengembangan lainnya dengan tujuan untuk memperkuat kompetensi atau keahlian Sumber Daya Manusia. Juga dapat berperan aktif dalam memberikan kursus-kursus maupun pelatihan secara langsung bagi yang membutuhkan. Serta dapat berperan aktif dalam memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat digunakan baik oleh stakeholder dunia pendidikan, pemerintah sebagai regulator dan perbaikan sistem pendidikan nasional. Pada akhirnya dalam menjalankan pengabdian kepada masyarakat, maka Perguruan Tinggi dapat menjadi pusat pengembangan yang dapat memberikan kontribusi kepada pembangunan sektor kemaritiman khususnya dalam mensejahterakan masyarakat Bahari termasuk yang hidup di pulau-pulau pesisir dan terpencil.

Dari uraian tersebut diatas maka direkomendasikan bahwa Perguruan Tinggi dapat mengambil peran strategis sebagai agen perubahan terhadap paradigma kehidupan bangsa menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia seperti pada gambar skema dibawah ini :



VII. 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 kabotase 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 di setiap 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 di seluruh 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. 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 pandangan 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.

TINJAUAN TERHADAP KONEKTIVITAS LOGISTIK NEGARA-NEGARA ASEAN UNTUK MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

(*Nyoman Pujawan* pada Opini Kompas, 24 Agustus 2015)

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 penggerakannya.

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.

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. Khususnya dalam konteks penguatan domestik diperlukan langkah-langkah yang implementatif untuk membangun kekuatan maritim diantaranya **TOL LAUT**.

Indonesia sebagai sebuah negara besar di Asia Tenggara dengan posisi geopolitik 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. 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.

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 sistim pertahanan dan 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.