

## **BAB II**

### **POTENSI MARITIM INDONESIA**

Bab ini akan membahas tentang sejarah singkat Indonesia sebagai negara maritim, dan bagaimana kondisi geografis Indonesia khususnya sebagai negara maritime, tentunya dari berbagai sektor kawasan yang meliputi sektor politik, sektor ekonomi dan juga sektor pertahanan keamanan. Selain akan membahas tentang kondisi maritim Indonesia dari berbagai sektor kawasan, Bab ini juga akan membahas tentang potensi sumberdaya maritime yang dimiliki Indonesia untuk dapat menjadi poros maritim dunia.

#### **A. Indonesia negara maritim**

Sejarah adalah cermin yang paling jernih, sebuah referensi terpercaya untuk melakukan suatu perubahan guna membangun masa depan yang lebih baik. Bercermin pada sejarah, Indonesia harus mengembalikan kembali jati diri bangsa sebagai Negara Maritim. Beranjak dengan visi yang strategi cerdas dan kreatif untuk keluar dari paradigma agraris tradisional ke arah paradigma maritim yang rasional dan berwawasan global. Jika tidak, keberhasilan masa lalu hanya akan menjadi wacana tanpa makna, jika kepemimpinan Indonesia tidak segera memutar ke arah Visi Negara Maritim.

Sejak abad ke-9 Masehi, nenek moyang kita telah berlayar jauh dengan kapal seperti yang dikatakan sejarah bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan Nusantara. Ke Utara mengarungi laut Tiongkok, ke Barat

memotong lautan Hindia hingga Madagaskar, ke Timur hingga Pulau Paskah. Semakin ramainya pengangkutan komoditas perdagangan melalui laut, mendorong munculnya kerajaan-kerajaan di Nusantara yang bercorak maritim dan memiliki armada laut yang besar (Hamengku Buwono X, 2014).

Sekitar abad ke-14 dan permulaan abad ke-15 terdapat lima jaringan perdagangan (commercial zones) (Rahman, 2012):

1. Jaringan Teluk Bengal, yang meliputi pesisir Koromandel di India Selatan, Sri Lanka, Burma (Myanmar), serta pesisir utara dan barat Sumatera.
2. Jaringan perdagangan Selat Malaka.
3. Jaringan yang meliputi pesisir timur Semenanjung Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan, dikenal sebagai jaringan perdagangan Laut Cina Selatan.
4. Jaringan Laut Sulu, meliputi pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao, dan pesisir utara Kalimantan (Brunei Darussalam).
5. Jaringan Laut Jawa, meliputi kepulauan Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan, Jawa, dan bagian selatan Sumatera, yang berada di bawah hegemoni Majapahit.

Indonesia yang memiliki luas wilayah lautan lebih luas daripada daratan, justru tidak memfokuskan laut sebagai perhatian. Setidaknya ini merupakan hasil dari pengamatan sekilas tentang arah atau kebijakan yang diambil

pemerintah dalam mengelola negeri ini (Dault, 2008). Oleh sebab itu, munculnya sebuah ungkapan “negara kelautan tapi berorientasi daratan” menjadi hal yang terbantahkan (Yuliati, 2014).

Pudarnya tradisi bahari masyarakat Indonesia menjadi perhatian yang serius bagi presiden terpilih Indonesia ketujuh, Joko Widodo. Dalam pidato pertamanya se usai dilantik sebagai presiden dalam Sidang Paripurna MPR, hari Senin 20 Oktober 2014, Presiden Jokowi menekankan arah pembangunan kabinetnya adalah menggagas kembalinya kejayaan bangsa Indonesia sebagai negara maritime. Hal ini menjadi program unggulan Kabinet Joko Widodo-Jusuf Kalla, disamping menumbuhkan jiwa Cakrabakti Samudra (SOLOPOS, 2014) yakni jiwa pelaut yang tidak gentar mengarungi samudra dan menghadang gelombang yang menjulang, juga jiwa pelaut yang berani menahan empasan ombak.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata maritime berarti sesuatu yang berkenaan dengan laut, berhubungan dengan pelayaran, dan perdagangan di laut. Sedangkan arti kata kemaritiman merupakan suatu hal yang menyangkut masalah maritime. Baik itu permasalahan di laut seperti *illegal fishing*, perombakan, konflik sengketa laut, maupun permasalahan yang berhubungan dengan jalur perdagangan di laut.

## **B. Kondisi geografis Indonesia sebagai negara maritime**

Secara geografis Indonesia merupakan suatu negara yang memiliki kepulauan yang lebih luas dibandingkan dengan daratannya. Hal ini dibuktikan dengan Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, 2/3 wilayahnya merupakan wilayah lautan. Sebagai negara kepulauan yang utuh sesuai dengan BAB IV UNCLOS 1982 atau ketetapan Konvensi Hukum Laut PBB, dengan luas laut yang begitu besar terdiri dari luas perairan nusantara 3,1 juta km<sup>2</sup> ditambah dengan luas kawasan Zone Ekonomi Eksklusif seluas 2,7 juta km<sup>2</sup> (RI, 2003), sehingga luas total perairannya menjadi sekitar 5,8 km<sup>2</sup>. Memiliki panjang garis pantai kurang lebih sekitar 81.000 km, serta gugusan pulau sebanyak 17.508 pulau.

Sebagai negara bahari, Indonesia tidak hanya mempunyai *heart of sea* atau satu laut utama, tetapi terdapat tiga laut utama yang membentuk Indonesia sebagai *sea system* yaitu laut Jawa, laut Flores, dan juga laut Banda. Laut Jawa merupakan sebuah kawan jantung perdagangan laut Indonesia dan telah diintegrasikan oleh jaringan pelayaran dan perdagangan sebelum datangnya bangsa dari bagian Barat. Sementara itu, Houben menyatakan bahwa laut Jawa bukan hanya merupakan laut utama bagi negara Indonesia, tetapi juga merupakan laut inti bagi kawasan Asia Tenggara (Houben, 1992).

Negara Indonesia dikenal sebagai negara maritime sudah sejak lama. Konsepsi tentang negara maritime menurut Alfred Tayer Mahan merupakan suatu negara memanfaatkan kekayaan laut dalam mencapai kesejahteraan dan

kejayannya. Hal lain yang mendukung adalah dengan adanya visi maritime yaitu pandangan hidup yang memonitor upaya mencapai kesejahteraan dan kejayaan melalui pemanfaatan kekayaan laut (Hardiana, 2014).

Negara Indonesia sebagai negara maritime dibuktikan dengan Indonesia memiliki lebih dari 17.000 gugusan pulau, antar pulau satu dengan lainnya dipisahkan oleh laut. Luas lautan dibandingkan luas daratan di dunia mencapai kurang lebih 70 berbanding 30, sehingga menjadi tantangan tersendiri bagi negara-negara di dunia yang memiliki kepentingan laut untuk memajukan maritimnya. Seiring perkembangan lingkungan strategis, peran laut menjadi signifikan serta dominan dalam mengantar kemajuan suatu negara. Indonesia secara geografis merupakan sebuah negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan.

Hal ini bisa terlihat dengan adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia ( $\pm$  81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Kekuatan inilah yang merupakan potensi besar untuk memajukan perekonomian Indonesia (Indonesia, 2014). Dalam UUD 1945 pasal 33 ayat (3) disebutkan, bahwa bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk kemakmuran rakyat.

## **B.1. Kondisi Sektor Politik Maritim Indonesia**

Sebagai negara kepulauan, tentu saja Indonesia tidak akan mungkin menutup diri dari arus perubahan globalisasi. Dengan memanfaatkan posisinya yang strategis di jalur transportasi dunia, Indonesia dapat berperan aktif dalam percaturan politik internasional. Dictum yang menyatakan negara penguasa Samudera Hindia akan mampu mendominasi Asia menyebabkan banyaknya negara bersaing dan ingin intervensi langsung untuk dapat mengamankan Asia Tenggara, khususnya selat Malaka yang merupakan alur laut yang penting di abad ke-21 (Noor, 2015).

Kebijakan politik Joko Widodo yang terus menerus berkelanjutan diimplementasikan dalam program pemerintahannya antara lain meningkatkan pengetahuan tentang kelautan di masyarakat, menjaga stabilitas pasar ekonomi yang bersumber dari hasil laut, melindungi lingkungan di laut, peningkatan kualitas pelayanan turis dengan informasi kelautan, menjaga stabilitas pemerintahan yang baik, penangkapan ikan yang ramah lingkungan untuk meningkatkan hasil tangkap, dan meningkatkan sumber daya maritim. Dari semua program ini merupakan manifestasi dari politik maritim untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat (UMY, 2015).

Visi kemaritiman dalam pengelolaan suatu negara seharusnya sudah dilakukan oleh pemerintah dari dulu kala, karena secara geohistori kedudukan Indonesia sangatlah strategis dimana Indonesia berada di persimpangan jalur maritim atau pertemuan berbagai jalur pelayaran internasional yang telah berlangsung sejak berabad-abad silam. Oleh karenanya saat ini presiden Joko Widodo dalam pemerintahannya sangat mengagungkan visi Indonesia sebagai poros maritime yang tertuang dalam doktrin Trisakti, Nawacita dan Revolusi Mental. Pengurus utama wilayah maritime perlu diapresiasi oleh berbagai pihak mengingat selama ini belum pernah ada semangat untuk dapat mengembangkan semangat kemaritiman dan mengembalikan jiwa maritime dalam pembangunan nasional Indonesia sejak jaman presiden Ir. Soekarno mengagungkannya puluhan tahun yang lalu (Ambarwati, 2014).

Di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, politik maritim Indonesia terus mencari bentuk dalam berbagai program penting. Upaya juga terus dilakukan melalui pembenahan jaringan logistik nasional yang menggunakan kapal laut, sampai pemberantasan *illegal, unreported, and unregulated* penangkapan ikan. Pada tahun 2015, konsentrasi politik maritim Presiden Jokowi dipusatkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti yang telah memeriksa ribuan kapal ikan beroperasi di Indonesia. Hingga September 2015, setidaknya 98 kapal ikan asing

berkategori *illegal, unreported, and unregulated* (IUU) ditenggelamkan atau diledakkan di laut.

Melihat kondisi politik luar negeri, pemerintahan Presiden Jokowi mulai mendorong berbagai forum kerjasama maritim internasional dalam konteks kerja sama perikanan, keamanan non-tradisional, maupun menghadapi klaim tumpang tindih kedaulatan di Laut Tiongkok Selatan (LTS) yang berkembang menjadi isu regional karena perebutan pengaruh negara-negara besar.

Secara bersamaan, Presiden Joko Widodo dalam KTT Asia Timur (EAS) di Kuala Lumpur, Malaysia, memperoleh dukungan politik penuh diadopsinya *Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation*. Melalui dukungan ini, Presiden Joko Widodo berharap Indonesia dapat membentuk pembangunan berkelanjutan di bidang ekonomi maritim, konektivitas maritim, kerja sama di antara institusi riset kemaritiman, dan mengatasi berbagai permasalahan terkait ancaman lintas batas kedaulatan laut.

Politik maritim bagi Indonesia sendiri menjadi penting dalam beberapa hal (Pattiradjawane, 2015). Pertama, dimulainya Komunitas Ekonomi ASEAN 2015 pada tanggal 1 Januari 2016, yang memberi peluang bagi Indonesia untuk menata, mengelola, serta mengembangkan konektivitas perdagangan barang dan jasa maritim di Asia Tenggara.



Sebagai kekuatan ketujuh entitas ekonomi terbesar dunia, ASEAN dengan penduduk lebih dari 600 juta orang dan produk domestik bruto (GDP) 2,4 triliun dollar AS menjadi pasar yang sangat menggiurkan dalam dinamika regionalisme dan multilateralisme. Wilayah ASEAN memiliki ketersediaan lapangan kerja terbesar dunia tanpa masalah lanjut usia sebagai bonus demografi yang tak dimiliki negara kawasan lain.

Kedua, politik maritim Presiden Jokowi yang dirumuskan dalam strategi Poros Maritim Dunia memberikan suatu peluang menjadi pelopor dalam dinamika kesetimbangan mengelola persaingan negara-negara besar dalam konteks lingkup pengaruh kekuasaan di kawasan Asia pada umumnya. Dominasi strategis negara-negara besar seperti Amerika Serikat, Tiongkok, India, Jepang, dan Rusia, memerlukan konektivitas maritim yang secara alamiah tersedia di wilayah Indonesia, yaitu menghubungkan Samudra Pasifik dan Samudra India. Peran konektivitas maritim yang tidak berpihak (tanpa aliansi dan non-blok) menjadi sesuatu yang penting sebagai prasyarat penting menghindari konflik terbuka dalam diplomasi kapal perang (*gunboat diplomacy*).

Ketiga, melalui politik maritim dalam visi Presiden Jokowi, Indonesia bias saja menjadi penyumbang penting membentuk arsitektur keamanan maritim sebagai tulang punggung ekonomi, perdagangan, dan sosial-budaya, yang tidak hanya bagi kepentingan regional, tetapi juga

dalam skala global atau internasional. Strategi Poros Maritim Dunia merupakan sesuatu yang penting sebagai pengimbang dinamis menghadapi inisiatif yidai yilu (satu sabuk satu jalan, OBOR) ataupun gagasan Jepang mendorong Inisiatif Nakasone menata arsitektur keamanan Asia menggunakan samudra dan lautan sebagai pijakan terciptanya stabilitas dan perdamaian.

Situasi panas yang terjadi di LTS akibat klaim tumpang tindih kedaulatan antara Tiongkok dan empat negara ASEAN (Malaysia, Filipina, Brunei, dan Vietnam) telah mendorong perlombaan kekuatan angkatan laut, termasuk penggunaan diplomasi kapal perang oleh negara di dalam dan di luar kawasan. Situasi ini mendorong Jepang untuk membentuk Organisasi Keamanan Maritim di Asia Timur (OMSEA) untuk dapat mempromosikan keamanan maritim kawasan. Di sisi lain, kesepakatan politik KTT EAS tentang kerjasama maritim seharusnya menjadi tumpuan penting bersama tanpa harus masuk ke dalam bentukan baru mekanisme kerja sama seperti yang di usulkan oleh Jepang.

Gagasan strategi Poros Maritim Dunia dalam pemerintahan Joko Widodo dikatakan dapat menjadi acuan penting kerja sama maritim regional dan global, mempengaruhi sejumlah negara di dalam dan luar kawasan untuk mulai menghimpun kerja sama maritim dan wilayah laut di Asia sebagai non-militer, mengikuti asas zona damai, bebas, dan netral

(ZOPFAN) yang selama ini menjadi acuan ASEAN (KOMPAS, 2015). Hanya melalui kesepakatan bersama, penataan lingkup pengaruh kawasan maritim Asia bisa ditata arsitektur keamanan bagi kepentingan bersama, khususnya ancaman keamanan non-tradisional, seperti IUU, pembajakan kapal laut, dan pengelolaan lingkungan hidup kelautan. Sinkronisasi berbagai kebijakan menjadi penting tidak hanya bagi Indonesia, tetapi juga semua negara yang sepakat menjadikan politik maritim sebagai acuan baru menciptakan stabilitas dan perdamaian.

## **B.2. Kondisi Sektor Ekonomi Maritime Indonesia**

Indonesia dikenal sebagai negara maritim dengan kekayaan lautnya yang melimpah. Perairan Indonesia yang luasnya mencapai 5,8 km<sup>2</sup>, Dimana luas tersebut mempunyai begitu banyak sumber daya ekonomi kelautan dari permukaan, badan air, hingga dasar laut. Mulai dari yang dapat diperbarui seperti perikanan, terumbu karang, hutan mangrove, rumput laut, dan produk-produk bioteknologi, yang tak dapat diperbarui seperti minyak dan gas bumi, timah, bijih besi, bauksit serta mineral lainnya, energi kelautan seperti pasang surut, gelombang, angin, dan *Ocean Thermal Energy Conversion* (OTEC), maupun jasa-jasa lingkungan kelautan seperti pariwisata bahari dan transportasi laut (Marshalia, 2015).

Dilihat dari potensi lestari total ikan laut, sebesar 7,5 persen (6,4 juta ton/tahun) dari potensi dunia berada di perairan laut Indonesia. Selain itu

sekitar 24 juta hektar perairan laut dangkal Indonesia cocok untuk di jadikan sebagai budi daya laut (*mariculture*) ikan kerapu, kakap, baronang, kerang mutiara, teripang, rumput laut dan boita laut lainnya yang bernilai ekonomis tinggi dengan potensi produksi 47 juta ton/tahun (Subri, 2005). Lebih dari itu Indonesia memiliki keanekaragaman hayati laut pada tingkatan genetik, spesies, maupun ekosistem tertinggi di dunia.

Meningat potensi pengadaan Indonesia dalam hal sumber daya dan jasa-jasa kelautan sangat besar serta permintaan terhadap sumber daya dan jasa kelautan yang terus meningkat maka kekayaan laut Indonesia seharusnya dapat menjadi keunggulan kompetitif Indonesia untuk menjadi bangsa yang maju, makmur, dan mandiri. Letak Indonesia yang sangat strategis yaitu diapit oleh Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta Benua Asia dan Australia seharusnya juga dapat memberikan keuntungan paling besar bagi bangsa Indonesia dilihat dari posisi kelautan global.

Indonesia sebagai negara kepulauan di samping Filipina dan Jepang yang terletak di kawasan Asia pasifik, diyakini oleh Bank Pembangunan Asia (*Asian Development Bank*) dan Bank Dunia (*World Bank*) dalam laporan tahunannya pada Tahun 2000 akan memegang peranan kunci dalam pertumbuhan di kawasan ini sebagaimana prediksi WEF tersebut. Hal ini sangat beralasan mengingat studi yang dilakukan oleh PKSPL-IPB (2000) menunjukkan bahwa hingga tahun 1998, sektor kelautan

menyumbang 20.06 % dari pangsa PDB nasional. Apabila dibandingkan dengan sektor-sektor lainnya, sektor kelautan mengalami kenaikan yang cukup besar selama kurun waktu 4 tahun (Kusumastanto, 2002).

**Tabel II B.2.1**

Distribusi Persentase Produk Domestik Bruto menurut Lapangan Usaha Tahun 1994-1998 (Atas harga berlaku)

No	Lapangan Usaha	1994	1995	1996	1997	1998
1.	Pertanian	16,72	16,12	14,83	12,89	12,62
2.	Pertambangan	9,38	9,25	4,85	5,09	4,21
3.	Manufakturing	23,30	23,86	20,91	21,02	19,92
4.	Jasa-jasa	50,60	50,80	47,03	42,64	41,12
5.	Kelautan	-	12,38	12,31	16,55	20,06

*Sumber: Kusumastanto, 2002*

Sektor Kelautan mempunyai prospek cukup besar dalam sumbangannya terhadap pembangunan ekonomi nasional. Selain mengalami kenaikan yang cukup besar dibandingkan dengan sektor-sektor lainnya, Nilai Produk Domestik Bruto (PDB) sektor kelautan atas dasar harga berlaku sejak tahun 1995 memperlihatkan peningkatan. Hal ini dapat dimanfaatkan oleh Indonesia untuk dapat memaksimalkan sumber pendapatan ekonomi nasional yang berasal dari sektor kelautan.

Terdapat beberapa strategi pendayagunaan potensi ekonomi kelautan, yaitu pengembangan wawasan dan budaya bahari, penguatan

potensi ekonomi kelautan, penguatan SDM dan IPTEK, tata kelola laut, pembangunan infrastruktur, pengembangan ekonomi kelautan melalui industry dan jasa kelautan, peningkatan kemampuan pengawasan pemanfaatan sumber daya, mitigasi bencana dan penanggulangan pencemaran laut; konservasi; peningkatan kesejahteraan, dan pengembangan kawasan (Dahuri, 2012).

Pengembangan di sector ekonomi maritime tidak lepas dari pembangunan infrastruktur yang merupakan factor penting sebagai katalisator pembangunan, termasuk pembangunan ekonomi nasional. Bentuk kesiapan infrastuktur dalam menunjang pembangunan sector maritime salah satunya adalah membangun dan membenahi fungsi pelabuhan di pusat-pusat ekonomi. Pelabuhan dapat menciptakan konektivitas maritim yang berfungsi sebagai alur interaksi ekonomi maupun interaksi pada bidang-bidang lainnya. Jika hal ini dapat diterapkan, tentunya akan sejalan dengan program percepatan pembangunan di MP3EI.

Dalam MP3EI, penguatan konektivitas nasional dan internasional merupakan salah satu program utama yang dikedepankan. Oleh Karena itu, sinergitas program pembangunan dan pengembangan sector maritime dengan program penguatan konektivitas antar wilayah harus dilakukan,

dalam rangka memanfaatkan posisi Indonesia yang terhubung dengan pusat-pusat perekonomian regional dan global (Surya, 2011).

Pemerintah saat ini telah merujuk pada sebuah konsep yaitu Tol Laut sebagai bentuk dalam memecahkan masalah penawaran dan permintaan yang bertujuan untuk pemerataan ekonomi yang ada di seluruh Indonesia. Menurut Presiden Joko Widodo, gagasan terbesar menuju poros maritime dunia adalah dengan membangun Tol Laut, seperti yang tertuang dalam isi lima pilar kebijakannya. Meskipun banyak pihak yang menganggap bahwa upaya maupun cita-cita yang hendak dilakukan oleh pemerintah itu sulit untuk terpenuhi, namun dengan mengubah pola pikir konsep pembangunan infrastruktur tersebut sehingga pemerintah akan mengupayakan agar pembangunan tersebut dapat dijalankan, dengan melihat peluang ekonomi yang ada di Indonesia.

Sektor maritime merupakan sebuah sector usaha “emas” yang bersinergi membangun perekonomian suatu Negara dimana dalam pengembangan akan membuka banyak sector dan kesempatan lapangan pekerjaan (Damanik, 2014). Pemerintah juga yakin dan dapat melihat keuntungan investasi infrastruktur pelabuhan dalam skala 10-20 tahun mendatang, namun dalam skala 50-100 tahun yang akan datang nantinya akan menjadi suatu kekuatan yang sangat tidak tertandingi dalam pengembangan ekonomi suatu negara.

### **B.3. Kondisi Sektor Pertahanan Keamanan Maritim Indonesia**

Masalah-masalah keamanan dikaitkan sebagai suatu kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antar negara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Di sisi lain, keamanan juga berbicara tentang masalah keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-nasional (*transnational security problem*) (Keliat, 2009). Keamanan maritime sendiri memiliki pengertian yaitu suatu kegiatan sipil maupun militer untuk mengurangi resiko dan melawan kegiatan illegal dan ancaman dalam ruang dominan maritime pada saat keadaan damai (Said, 2014).

Pemerintah Presiden Joko Widodo telah berencana untuk meningkatkan alutsista angkatan laut. Seperti yang diketahui bahwa Indonesia merupakan negara yang terletak di posisi strategis bagi perdagangan dunia dan juga status Indonesia sebagai negara kepulauan tentu saja untuk melindungi kejayaan maritime dan kedaulatan Indonesia. Maka Indonesia harus dapat berperan aktif dalam keamanan navigasi Internasional. Tujuan dari peningkatan kekuatan angkatan laut antara lain sebagai bentuk penegakan tertib hokum di perairan Indonesia dan menunjukkan keseriusan Indonesia terhadap perlindungan domain maritimnya, serta perlindungan kedaulatan perbatasan. Seperti yang diketahui bahwa lemahnya pengamanan di negara kita terutama di wilayah



perbatasan sehingga mengakibatkan timbulnya bermacam-macam masalah yang ada di laut.

Dalam dokumen “*The Present Addendum to the Report of the Secretary General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63)*”, menyebutkan bahwa keamanan maritim dikaitkan dengan penanganan terhadap tiga isu ancaman yaitu: (1) tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*) (2) pembajakan dan perampokan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*) (3) lalu lintas obat terlarang dan narkotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*).

Di samping itu terdapat pula kesepakatan bahwa skope ancaman terhadap keamanan maritim bersifat global, oleh karena itu membutuhkan suatu kerjasama internasional, khususnya dari negara-negara pantai (*costal states*) dalam penanganannya. Namun jika dilihat secara lebih jauh, muatan seperti ini tidak berarti pula bahwa peranan dari negara khususnya pelibatan sektor keamanan / militer Angkatan laut dalam penanganannya menjadi tidak penting.

**Tabel II B.3.1 Kebijakan Keamanan Maritim Terpadu**

No	Kategori	Sub Kategori	Uraian
1.	Pembedaan Zona	Nasional	Wilayah pantai, Laut Teritorial, Contiguos Zone, ZEE
		Transnasional	Exploitation of sea-bed resources, management of living resources freedom of navigation
2.	Aktor	Negara	Yang berbasis hukum diplomatik, Yang berbasis tantara untuk masa perang, Yang berbasis masa hukum untuk masa damai, Yang berbasis fungsional dan sumber daya alam
		Sipil	Yang berbasis profit & non profit

*Sumber: Makmur Keliat, 2009*

Berbagai permasalahan perbatasan di laut yang kini dihadapi Indonesia menjadi salah satu permasalahan penting dalam keamanan maritim Indonesia. pada aspek pertahanan, permasalahan perbatasan tidak hanya menyangkut ancaman tradisional, seperti halnya kedaulatan teritorial, namun juga menciptakan ruang-ruang isu keamanan non tradisional. seperti, kejahatan lintas batas termasuk penyelundupan

manusia, dan perompak laut, senjata dan obat terlarang, terorisme, dan pencurian ikan.

Dampak dari ancaman non-tradisional terhadap keamanan maritim Indonesia sudah seringkali terjadi. Indonesia mengalami kerugian keuangan yang sangat besar. Data yang dikeluarkan oleh Kementerian Pertahanan menunjukkan kerugian Indonesia sebesar US\$ 2 Milyar pertahunnya dari pencurian ikan, US\$ 1 Milyar dari penyelundupan melalui jalur laut nasional, Rp. 2 Triliun dari eksploitasi dan penggalian pasir gelap dan Rp. 30 Triliun dari penjarahan hutan (*illegal logging*) (Perwita, 2007).

Sementara itu, catatan lainnya yang dikeluarkan oleh *International Maritime Bureau (IMB)*, menyebutkan bahwa perompakan kapal di kawasan Selat Malaka cenderung mengalami peningkatan yang sangat drastis sejak tahun 1999. Pada tahun 1999, jumlah perompakan yang terjadi di Selat Malaka dalam wilayah laut Indonesia adalah 113 dari 285 kasus atau 39,6% dari jumlah total kasus yang dilaporkan. Sementara pada tahun berikutnya, terjadi peningkatan kasus perompakan menjadi 119 kasus. Resiko ini tentunya mengancam sekitar 90% perdagangan laut di dunia.

Faktor-faktor yang mempengaruhi keamanan maritim seperti adanya kepentingan atas kekayaan sumber laut dan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif), juga keamanan maritim yang menjadi perhatian utama dari angkatan laut untuk mengatasi berbagai ancaman kedaulatan nasional yang berasal dari

faktor eksternal, contohnya seperti persoalan bajak laut, penyelundupan senjata, masalah narkoba, sampai pada imigran gelap (Snyder, 2008). Oleh Karena itu, dalam konteks keamanan regional, sejumlah isu keamanan masih mewarnai kawasan ini, seperti konflik yang bersumber pada klaim teritorial, keamanan jalur pelayaran dan perdagangan, terorisme, perompakan, bajak laut, dan juga penyelundupan (Strategis, 2008).

Postur kekuatan laut Indonesia saat ini menunjukkan bahwa karakter sistem senjata TNI AL 2012 masih mengarah pada ke tipe green water navy yang ditujukan untuk menjaga keutuhan wilayah laut teritorial. Saat ini, kekuatan TNI AL cenderung didominasi 11 jenis kapal patroli berjumlah 120, dengan didukung 7 fregate, 23 kapal corvette, serta 130 kapal pendukung dengan fungsi komando, penyapu ranjau, transport, pendarat, riset, dan survei maritime (Widjajanto, 2012).

Melihat kondisi alat utama sistem persenjataan untuk kekuatan laut Indonesia tersebut, maka dapat dipahami bahwa belum terdapat bentuk modernisasi yang mampu menjangkau keamanan maritim di seluruh wilayah perairan Indonesia, terutama di wilayah rawan dan strategis. Sehingga untuk mendapatkan sebuah keamanan (merasa aman terhadap adanya ancaman), negara perlu membangun kekuatan militer, baik pembangunan kekuatan militer yang bersandar pada kekuatan nasional dan aliansi sebagai bentuk dari maksimalisasi kekuatan atau implementasi

strategi militer untuk mencapai makna keamanan, terutama pada keamanan maritime (Afrimadona, 2012).

Bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan, menjadi keharusan memiliki kekuatan laut yang kuat dan terkoordinasi dengan baik merupakan sebuah kewajiban. Negara kepulauan mempunyai keuntungan yang beraneka ragam (Komeini, 2014). Seperti yang telah tertuang dalam UNCLOS (*United Nation Convention of Law of The Sea*) hukum laut tersebut memberi hak bagi kawasan kepulauan yang telah diatur dalam ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) dimana setiap bentangan yang memperluas suatu negara sampai sejauh 200 mil, memiliki hak untuk mengelola sumberdaya laut yang terdapat di dalamnya.

Kekuatan laut juga sangat berperan penting dalam menjaga keamanan wilayah negaranya terutama dalam menjaga pulau-pulau terluar yang rawan akan sengketa negara lain. Dengan terpenuhinya alat utama sistem persenjataan seperti kapal cepat, dan persenjataan militer yang memadai, akan menjadi salah satu pendukung utama guna menghadapi ancaman, terutama ancaman yang mengancam hasil sumberdaya laut, penyelundupan imigran gelap, serta melindungi kedaulatan bangsa dengan adanya ancaman sengketa wilayah perbatasan.

### **C. Potensi Maritim Indonesia**

Potensi maritim yang dimiliki Indonesia tentunya dapat dilihat dari berbagai sector, antara lain sektor kelautan dan perikanan, pariwisata bahari, perhubungan jalur internasional, maupun sektor lainnya. Potensi-potensi tersebut merupakan sebuah andalan dalam menjawab tantangan dan peluang dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritime dunia. Pernyataan tersebut didasari bahwa potensi sumberdaya kelautan yang besar yakni 75% wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah laut dan selama ini telah memberikan sumbangan yang sangat berarti bagi keberhasilan pembangunan nasional. Sumbangan yang sangat berarti dari sumberdaya kelautan tersebut, antara lain berupa penyediaan bahan kebutuhan dasar, peningkatan pendapatan masyarakat, kesempatan kerja, perolehan devisa dan pembangunan daerah. Dengan potensi wilayah laut yang sangat luas dan sumberdaya alam serta sumberdaya manusia yang dimiliki Indonesia, kelautan sesungguhnya memiliki keunggulan komparatif, keunggulan kooperatif dan keunggulan kompetitif untuk menjadi sektor unggulan dalam kiprah pembangunan nasional dimasa depan.

#### **C.1. Potensi Sumberdaya Kelautan dan Perikanan**

Pembangunan kelautan selama tiga dasa warsa terakhir selalu diposisikan sebagai pinggiran (periphery) dalam pembangunan ekonomi nasional (Kusumastanto, PENGEMBANGAN SUMBERDAYA

KELAUTAN DALAM MEMPERKOKOH PEREKONOMIAN NASIONAL ABAD 21, 2004). Dengan posisi semacam ini, sektor kelautan dan perikanan bukan menjadi arus utama dalam kebijakan pembangunan ekonomi nasional. Kondisi ini menjadi menjadi ironis mengingat hampir 75 % wilayah Indonesia merupakan lautan dengan potensi yang sangat besar serta berada pada posisi geo-politis yang penting yakni Lautan Pasifik dan Lautan Hindia. Laut memiliki fungsi penting bagi kehidupan masyarakat Indonesia sebelum terjadi pergeseran ke ekonomi darat. Laut memiliki fungsi antara lain sebagai sumberdaya perhubungan transportasi dan komunikasi SLOC (*sea lane of communication*) dan SLOT (*sea lane of trade*) merupakan sebuah potensi besar untuk pola hubungan internasional yang lebih komprehensif.

Potensi kelautan dan perikanan di Indonesia dikatakan mencapai 7200 triliun yang setara dengan APBN tahun 2011 atau 15 kali lipat Pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) saat ini yaitu sekitar 5000 triliun, sehingga Indonesia konon dapat menempati urutan ketiga dalam penghasil potensi kelautan dan perikanan (Limbong, 2015). Dengan kata lain Indonesia tidak harus lagi bertumpu pada pengembangan ekonomi konvensional yang berbasis di daratan. Hal ini harus menjadi agenda penting bagi Indonesia untuk dapat mengkalkulasi segala bentuk pertimbangan ekonomi politik negaranya. Data pusat statistic KKP RI  
Laporan:

**Tabel II C.1.1 Hasil Produksi KKP**

Rincian IKU – KPI <i>Details</i>	Capaian n 2009	Capaian n 2010	Capaian n 2011	Capaian n 2012	Capaian n 2013	Capaian n 2014
PDB	4,20	6,00	7,00	6,50	6,90	6,97
Produksi (juta ton)	9,82	11,66	13,64	15,50	19,42	15,73
J Perikanan Tangkap	5,11	5,38	5,71	5,83	6,12	6,20
J Perikanan Budidaya	4,71	6,28	7,93	9,67	13,30	14,52
J Garam Rakyat	-	-	1,62	2,47	1,16	2,50

*Sumber: KKP RI, 2014*

Melihat hasil data Pusat Data Statistik dan Informasi (PUSKAPTIK) KKP RI 2014, menunjukkan bahwa produksi perikanan Indonesia di tahun 2013 meningkat mencapai 19,42 juta ton dibandingkan dengan tahun sebelumnya sebesar 15,5 juta ton. Trend produksi perikanan Indonesia mengalami peningkatan sejak tahun 2003, kenaikan rata-rata tahun 2003-2013 sebesar 12,77 persen, tahun 2009-2013 sebesar 18,67 persen, dan tahun 2012-2013 sebesar 25,23 persen (PUSKAPTIK, 2014).



Hal ini menunjukkan adanya peningkatan dalam hal daya beli (*purchasing power*) dari pelaku actor sector kelautan dan perikanan.

Dari data Pusat Statistik Kementerian Kelautan dan Perikanan RI tersebut menunjukkan bahwa Indonesia dengan sumberdaya lautnya apabila dikelola dengan maksimal maka akan dapat menjadi negara yang berbasis pada ekonomi bahari. Artinya, suatu kerugian yang besar bagi Indonesia apabila dari potensi-potensi tersebut tidak dikelola secara optimal. Dan salah satu hal yang harus menjadi pusat perhatian bagi Indonesia adalah masalah-masalah kemaritiman, sehingga baik masyarakat pesisir laut ataupun negara dapat dengan maksimal memainkan peran untuk memanfaatkan potensi bahari sebagai objek ekonomi.

Dalam pemanfaatan potensi sumberdaya kelautan dan perikanan, menurut pakar kelautan dan perikanan Rokhmin Dahuri mengatakan bahwa potensi maritime Indonesia untuk mencapai target yang diinginkan maka harus melihat laut sebagai (a) instrument pertumbuhan ekonomi; (b) peningkatan kelestarian budidaya dan masyarakat pesisir; (c) pelestarian lingkungan dan melihat laut sebagai objek pemersatu bangsa dan Negara. Dengan demikian, pembangunan ekonomi yang bersifat kelautan harus diarahkan pada (a) pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan; (b) penciptaan sectoral ekonomi yang kokoh; (c) tercipta pembangunan ekonomi yang bersifat inklusif dan berkeadilan (Tri Sulistianingtiyati, 2015).

## **C.2. Potensi Sumberdaya Perhubungan Jalur Internasional**

Posisi strategis Indonesia sebagai jalur lintas laut internasional tidak bias di pungkiri lagi. Dalam hal ini, laut bias di posisikan sebagai instrument politik internasionalnya. Sehingga dengan kata lain laut dapat dijadikan sebagai instrument pemersatu bangsa dengan asumsi terkait masalah kedaulatan, sebagai instrument transportasi laut atau jalur dagang, instrument pengendalian sumberdaya, media pertahanan dan keamanan serta sebagai instrument memberikan pengaruh dalam neighbor policy ataupun internasionalism policy. Dengan dukungan sebagai negara dengan postur negara kepulauan terbesar, diikuti dengan sumberdaya yang melimpah, serta ditambah dengan posisi yang strategis serta dilengkapi dengan lingkungan pariwisata yang potensial, bias menjad amunisi bagi Indonesia Berjaya di lautnya sendiri. Selain itu, dukungan dari jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang dapat dipergunakan sebagai lalu lintas pelayaran internasional.

Salah satu alasan penting mengapa laut dijadikan sebagai alat penting dalam konteks maritime adalah ketika laut tersebut dapat menjadi akses jalur perdagangan internasional. Dengan memahami laut sebagai jalur perdagangan lintas negara yang non-konvensional tentunya diperlukan suatu tata kelola yang baik untuk menjamin letak strategis tersebut sebagai instrument mencapai kepentingan negara.

**Gambar II C.2.1 Letak Geopolitik Indonesia Jalur Perdagangan Dunia**



*Sumber: google.co.id/gambar*

Gambar diatas menunjukkan bahwa letak geopolitik Indonesia yang sangatlah strategis menjadi alur perdagangan internasional. Dimana 90 persen perdagangan dunia selalu melewati laut sebagai modal transportasi perjalanan baik barang maupun jasa. Dalam konteks ini Indonesia memperoleh 1.500 USD setiap tahunnya dari hasil pajak lalu lalang kapal-kapal internasional. Posisi tersebut jelas menunjukkan bahwa Indonesia dari zaman sejarah hingga sekarang tetap menjadi pilihan strategis perdagangan internasional sebagai akses mudah membawa logistik.

## Gambar II C.2.2 Poros Maritim Dunia



*Sumber: Tri Sulistyaningtiyasi, 2015*

Secara kontekstual bahwa posisi strategis Indonesia dari dulu hingga sekarang tidak ada yang berubah sedikitpun. Wilayah maritime masih menjadi pilihan alternatif bagi sejumlah negara untuk menghubungkan kepentingan-kepentingan mereka ketika jalur darat tidak dapat membawa sejumlah logistik dalam kondisi lebih besar seperti minyak hasil tambang, maupun hasil kelautan. Oleh Karena itu, dengan posisi Indonesia yang menguasai jalur laut internasional bukan tidak mungkin jika nantinya Indonesia dapat Berjaya minimal adalah Asia Pasifik. Dengan potensi dari selat malaka yang dilewati oleh sekitar 90.000 kapal setiap tahunnya, dan 200 kapal setiap hari yang membawa logistik bisa dijadikan politik spasial

bagi Indonesia untuk lebih aktif dalam menggunakan laut sebagai kekuatan potensial negara.

### **C.3. Potensi Sumberdaya Pariwisata**

Sektor pariwisata merupakan sektor yang paling efisien dalam bidang kelautan, sehingga pengembangan kepariwisataan bahari perlu mendapatkan prioritas di Indonesia. Pembangunan sumberdaya wisata bahari dapat dilaksanakan melalui pemanfaatan obyek dan daya tarik wisata yang dilakukan secara optimal. Berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan antara lain wisata alam (pantai), keragaman flora dan fauna (*biodiversity*), seperti taman laut wisata alam (*ecotourism*), wisata bisnis wisata budaya, maupun wisata olah raga. Dengan potensi wisata bahari yang tersebar di hampir sebagian besar kabupaten/kota yang memiliki pesisir akan membawa dampak langsung yang sangat besar kepada pendapatan masyarakat lokal dan pemerintah daerah.

Sektor pariwisata juga menjadi salah satu instrument Negara untuk menarik devisa Negara dari tingkat kepuasan menikmati alam oleh pariwisataawan. Artinya, Negara tidak perlu melakukan kontak fisik secara langsung untuk dapat merain devisa Negara, cukup dengan merawat sejumlah tempat destinasi yang ada sebagai objek penarik simpati wisataawan asing. Lagid an lagi, kondisi ini menjadi sebuah peluang besar

bagi Indonesia yang mempunyai banyak keindahan alam yang luar biasa. Melihat laporan dari Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif pada tahun 2014 dalam hitungan juta USD:

**Tabel II C.3.1**

**Perkembangan Wisatawan Mancanegara Menurut Pintuk  
Masuk Tahun 2010 – 2014**

Pintu Masuk	Provinsi	2010	2011	2012	2013	2014
Ngurah Rai	Bali	2.546.023	2.788.706	2.902.125	3.241.889	3.731.735
Soekarno-Hatta	DKI Jakarta	1.823.636	1.933.022	2.053.850	2.240.502	2.246.643
Batam	Kep. Riau	1.007.446	1.161.581	1.219.608	1.336.430	1.454.110
Tanjung Uban	Kep. Riau	313.945	337.353	336.547	318.154	320.861
Kualanamu	Sumatera Utara	162.410	192.650	205.845	225.550	234.724
Juanda	Jawa Timur	168.888	185.815	197.776	225.041	217.193

*Sumber: Kementerian Pariwisata RI, 2014*

Melihat pada tabel bersumber dari Kementerian Pariwisata RI, jumlah wisatawan asing yang datang menurut pintu masuk memilih Pulau

Bali sebagai tujuan destinasi utama. Hal ini dapat dibuktikan dengan jumlah masuk wisatawan yang mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dari tahun 2010 pintu masuk wisatawan melalui bandar udara Ngurah Rai yakni 2.546.023 dan meningkat menjadi 3.731.735 pada tahun 2014. Ini artinya ada peningkatan jumlah wisatawan sebesar 1.185.712 orang selama kurun waktu 5 tahun. Walaupun bandar udara Soekarno-Hatta menjadi pilihan tempat masuk wisatawan setelah bandar udara Ngurah Rai, namun bandar udara Soekarno-Hatta cenderung hanya sekedar menjadi tempat transit atau untuk tempat mencari informasi terkait lokasi wisata.

Perlu disadari bahwa wisata dalam bidang tertentu akan cenderung berpengaruh terhadap bidang wisata lainnya. Sebut saja lokasi wisata bahari di pantai Kuta Bali, atau pantai Pandawa Bali yang sudah mendunia. Bahkan menimbulkan banyak asumsi yang dimaksud dengan Indonesia adalah pulau Bali itu sendiri. Artinya dapat disimpulkan, akan mustahil seorang wisatawan asing yang berkunjung ke Bali tidak menikmati seni tari Bali, berbelanja pernak-pernik ataupun kuliner di Bali, dan aktivitas lainnya. Oleh sebab itu, efek inilah yang sering disebut dengan ekowisata.

Indonesia pastinya memiliki beberapa tempat yang dijadikan prioritas ekowisata bahari dari sabang sampai dengan merauke. Dimulai dari Pulau Nias yang merupakan sebuah pulau kecil di Provinsi Sumatera Barat dengan tujuan wisata bahari seperti Pantai Sorake, Pantai Fofola, Pantai Hoya, Pantai Onolimbu, dan lainnya. Kemudian bergeser ke pulau

Sabang, dengan objek wisata bahari seperti Pulau Weh, Pantai Gapang, Pantai Iboih, Pantai Rubiah, Pantai Paradiso, Danau Aneuk Laot. Setelah itu melihat daerah Raja Ampat dan sekitarnya dengan objek wisata bahari seperti Pulau Kofiau, Misool, Waigeo Selatan dan Barat, Kepulauan Ayau. Kemudian ada Anambas, dengan objek wisata 19 pulau, diikuti oleh Wakatobi dengan objek TN Wakatobi (Pulau Wangi-Wangi, Pulau Kaledupa, Pulau Tomea, Pulau Binongko). Masih di Pulau Sulawesi yaitu di Bunaken juga terdapat TN Bunaken (Pulau Bunaken, Pulau Siladen, Pulau Montehage, Pulau Nain). Kemudian ada juga Pulau yang tidak kalah dengan Pulau Bali yaitu Pulau Lombok, dengan tujuan wisata TN Gunung Rinjani, Segenter, Desa Bayan, Senaru, Air Terjun Sendang Gile, Gunung Rinjani, Tebebatu, Air Terjun Jukut, dan yang terakhir Pulau Flaures yang tidak kalah indah dengan objek wisata Pulau Komodo, Pulau Rinca, Pulau Sabolo Besar, dan Danau Kelimutu (KALTIM, 2015).

Banyaknya potensi ekowisata yang dimiliki Indonesia bisa dijadikan daya Tarik bagi sejumlah wisatawan asing untuk berkunjung ke Indonesia yang tentunya akan menghasilkan devisa negara. Potensi maritime Indonesia dalam hal sumberdaya pariwisata ini sangat penting agar dapat dikembangkan untuk membuat potensi maritime berupa objek ekowisata bahari.