

## **BAB IV**

### **ALASAN-ALASAN INDONESIA BELUM MEMBUKA JALUR ALKI IV**

Bab ini akan membahas tentang berbagai alasan Indonesia di era Presiden Joko Widodo, Mengapa Indonesia belum ingin membuka jalur ALKI IV. Alasan utama dilihat dari sisi pertahanan dan keamanan maritime Indonesia. Membahas seberapa kuat tenaga Militer TNI AL dan Teknologi maritime dalam mempertahankan keamanan dan kedaulatan Maritim Indonesia. Alasan lain yaitu dari segi ekonomi yang melihat adanya Empat *Choke Point* dunia, seberapa besar kesanggupan Indonesia dalam menjaga dan mengelola sumberdaya ekonomi di laut. Alasan terakhir adalah membahas dari sisi sosial dimana melihat kesiapan Indonesia dalam menerapkan budaya maritime yang kembali diusung oleh Presiden Joko Widodo.

#### **A. Kerawanan Jalur Strategis**

Memanfaatkan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia sesungguhnya merupakan keharusan karena akan ikut meningkatkan kesejahteraan bangsa, oleh karena itu diperlukan kemampuan maritim yaitu kemampuan teknologi dan militer dari suatu bangsa yang diwujudkan pada pengaruhnya dalam menggunakan laut untuk kepentingan sendiri, serta mencegah penggunaan laut oleh pihak lain yang merugikan pihak sendiri.

Dalam mempertahankan keamanan dan kedaulatan maritime Indonesia, tentunya pasukan Militer TNI AL yang bertugas menjaga keamanan maritime tidak lepas dari berbagai kejadian permasalahan dan konflik yang terdapat di

laut. Beberapa permasalahan yang terjadi seperti konflik perbatasan dan sengketa wilayah yang melibatkan Indonesia dengan negara-negara lain yang mempunyai kepentingan di laut Indonesia, terutama dalam kawasan jalur ALKI, tentunya akan dapat melihat seberapa kuat tenaga Militer TNI AL dalam menjaga keamanan dan kedaulatan maritime Indonesia.

Permasalahan konflik perbatasan yang terjadi di laut Indonesia biasanya terjadi dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Negara-negara di Asia Tenggara sangat bergantung pada perdagangan maritim dalam membangun perekonomian negaranya. Negara-negara di wilayah tersebut dikelilingi oleh Laut Andaman, Selat Malaka, Selat Singapura, Teluk Thailand, Selat Lombok, Laut Sulawesi, Laut Sulu, dan Laut Cina Selatan. Jalur laut yang merentang dari Selat Malaka melalui Selat Singapura sampai ke Laut Cina Selatan adalah jalur laut yang tersibuk di dunia. Jalur ini melayani lalu lintas lebih dari sepertiga perdagangan global. Lebih dari 80% minyak yang diimpor Jepang, Korea Selatan, dan Cina dari Teluk Persia diangkut melalui jalur laut. Kapal-kapal yang melalui rute laut ini jumlahnya cukup besar, mulai dari 50.000 sampai 330.000 setiap tahunnya. Tanpa jalur laut maritim yang aman, maka dapat dipastikan bahwa ekonomi kawasan Asia, terutama Asia Tenggara, akan terpengaruh (Bandoro, 2013).

Dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia 2003 dinyatakan bahwa Indonesia memiliki sejumlah persoalan perbatasan di wilayah perbatasan laut (*sea dispute border*) dengan 10 (sepuluh) negara tetangga (Indonesia, 2003). Melihat situasi

dimana permasalahan perbatasan Indonesia dengan negara lain yang terjadi di sepanjang kawasan ALKI I meliputi Laut China Selatan, Laut Natuna, hingga kawasan ALKI III menjadi sangat krusial hingga menyebabkan Indonesia mengalami kerugian yang tidak sedikit akibat dampak dari konflik perbatasan ini. Ditambah lagi, konflik perbatasan wilayah yang terjadi di wilayah Indonesia mengharuskan pasukan Militer TNI AL untuk lebih berjuang keras dalam mempertahankan pertahanan dan keamanan maritime Indonesia. Maka timbul pertanyaan dimana letak kesalahan Indonesia dalam menjaga keamanan maritimnya baik secara tradisional yaitu kedaulatan territorial maritim, hingga keamanan non tradisional yang ada di laut.

Berikut adalah data Teknologi pertahanan dan keamanan Maritim milik TNI AL Indonesia:

**Tabel IV A.1 Data Teknologi Pertahanan Maritim Indonesia**

No	Satuan Unit Teknologi	Jumlah
1.	Fregat	7
2.	Kapal Corvette	23
3.	Kapal Perang	120
4.	Kapal Selam	2 unit
5.	Teknologi Pertahanan Pantai	21
6.	Mine Warfare	12

*Sumber: Andi Widjayanto, 2012*

Menganalisa lebih jauh mengenai pertahanan laut Indonesia saat ini, Indonesia masih kekurangan teknologi dalam pertahanan dan keamanan negara, terbukti dengan Indonesia hanya memiliki 120 kapal perang, 7 buah fregat, 23 Kapal Corvette, 2 Kapal selam, 21 Pertahanan pantai, dan 12 Mine Warfare . Kemudian dari beberapa kapal tersebut ternyata adalah kapal ex Jerman dan kapal peninggalan perang dunia kedua. Tentunya melihat kondisi tersebut kapal sudah di pastikan tidak dalam kondisi maksimal dan belum cukup kuat, sementara Indonesia harus mengamankan wilayah laut yang luasnya mencapai lebih dari 5,8 km<sup>2</sup>.

Lebih lanjut, Indonesia juga memiliki 15 stasiun yang di kendalikan oleh BAKORMALA (Badan Kordinasi Keamanan Laut Republik Indonesia) untuk memantau kondisi perairan Indoensia, diantaranya *Rescue Coordinating Centre (RCC)* yang terletak di Ttanjung Balai Karimun, *Maritime Rescue Coordinating Centre (MRCC)* Batam, RCC Natuna, RCC Sambas, GS Bangka Belitung, RCC Bali, RCC Tarakan, RCC Kupang, MRCC Ambon, RCC Jayapura, RCC Tual, RCC Merauke, (*Ground Station*) GS MRCC Bitung dan Puskodal Jakarta. Dengan menggabungkan kekuatan pertahanan laut yang ada dari segi peralatan tempur dan Informasi Teknologi tentunya hal ini harus senantiasa di tingkatkan untuk mendapatkan kekuatan pertahanan dan keamanan laut yang kuat, Karena saat ini teknologi dalam pertahanan dan keamanan maritim Indonesia merupakan hal yang sangat mendesak untuk terus di optimalkan.

Seakan tidak belajar dari sejarah, Indonesia yang wilayahnya merupakan kepulauan sangat minim sekali dilindungi dengan armada maritim yang mampu *meng-cover* perairan nusantara. Bahkan hanya 2 unit kapal selam yang bisa beroperasi untuk nusantara seluas ini. Jika kita melihat ke belakang, jatuhnya hindia belanda ke tangan Inggris pada awal 1800an serta jatuhnya Hindia ke tangan jepang pada 1940an adalah akibat dari tidak kuatnya pertahanan laut pemerintah hindia belanda, praktis Demaklah kerajaan terakhir yang memiliki armada laut yang kuat di Nusantara. Keberaniannya menantang portugis di malaka waktu itu adalah bukti sohih kuatnya armada laut Demak. Walau tentunya tak sekuat Sriwijaya dan Majapahit. Maka wacana kebijakan Presiden Joko Widodo untuk memperkuat armada laut Indonesia adalah angin segar untuk pertahanan dan keamanan bangsa. Tentunya juga bisa memberikan rasa bangga pada rakyat Indonesia dengan optimalnya teknologi pertahanan dan keamanan laut Nusantara.

Akan tetapi, kebijakan Joko Widodo terkait penguatan armada laut Indonesia belum di jalankan dengan optimal, terbukti dengan masih banyaknya tindak kriminalitas di laut yang terjadi akibat konflik perbatasan wilayah. Dikerenakan jumlah armada dan teknologi maritime Indonesia masih sangatlah kurang dengan harus menjaga total luas laut Indonesia.

Data menunjukkan bahwa jumlah pasukan Militer TNI AL Indonesia berjumlah sekitar 74 ribu orang (Roza, 2012). Hal ini menunjukkan bahwa masih kurangnya jumlah personil Militer TNI AL jika diharuskan menjaga pertahanan

dan keamanan laut Indonesia yang luasnya mencapai 5,8 km<sup>2</sup>. Kekuatan pasukan Militer TNI AL Indonesia belum bisa dikatakan kuat jika dengan jumlah pasukan Militer TNI AL yang sedikit disertai dengan teknologi maritime yang minim. Sebagai perbandingan dengan negara Amerika Serikat yang luas lautnya lebih kecil dibandingkan Indonesia, AS memiliki 53 unit kapal selam yang semuanya bertenaga nuklir (ANGKASA, 2016), jelas berbeda sangat jauh dengan Indonesia yang hanya memiliki 2 unit kapal selam saja dan tidak bertenaga nuklir.

Jumlah pasukan militer TNI AL US NAVY berjumlah lebih dari 328 ribu orang yang rata-rata dibekali keterampilan khusus seperti mampu untuk menggunakan peralatan senjata canggih, penembak jitu, dan perancang strategi perang. Angka ini belum terhitung dengan pasukan cadangan sebanyak 102 ribu personil (KOMPAS, 13 Angkatan Laut Terhebat di Dunia, 2016). Hal ini jelas membuktikan bahwa kekuatan Militer TNI AL milik Amerika Serikat jauh lebih unggul dibandingkan Indonesia. Melihat situasi ini, tidak memungkinkan jika saat ini jalur ALKI Barat-Timur atau ALKI IV harus dibuka. Melihat banyaknya terjadi permasalahan di kawasan jalur ALKI IV antara ALKI I dan ALKI II, yang memungkinkan Indonesia belum kuat untuk mempertahankan keamanan dan kedaulatan maritime Indonesia dari serangan maupun kepentingan dari negara lain.

Kondisi keamanan maritim Indonesia, terutama di Asia Tenggara yang menjadi area bermain pada ranah kebijakan luar negeri bagi Indonesia dalam

berbagai bidang, menggambarkan adanya bentuk keamanan maritim yang perlu diwaspadai. Kondisi itu kemudian menuntut Indonesia, secara normal, untuk menghadirkan kekuatan laut yang mampu menjalankan fungsinya dari sisi pertahanan dan keamanan. Fakta yang menjelaskan bahwa masih terdapat kelemahan dalam modernisasi sistem pertahanan, terutama dari sisi persenjataan dan arah kebijakan pertahanan menghadirkan tanda tanya besar tentang kesiapan Indonesia dalam menghadapi keamanan maritimnya, jika nantinya jalur ALKI IV juga resmi dibuka.

Kronologis dan peningkatan jumlah ancaman dan status Indonesia sebagai negara kepulauan berdasarkan lingkup geopolitiknya menjadi indikator yang menjelaskan bahwa keamanan maritim Indonesia masih menjadi pekerjaan rumah yang perlu segera diselesaikan. Untuk itu, kiranya perlu dipahami bahwa perlunya keharusan untuk segera membenahi berbagai bentuk modernisasi persenjataan yang mampu mendukung penguatan kekuatan laut Indonesia mengingat dampak gangguan pada keamanan maritim Indonesia tidak hanya pada ancaman dari aktor negara namun juga aktor non negara.

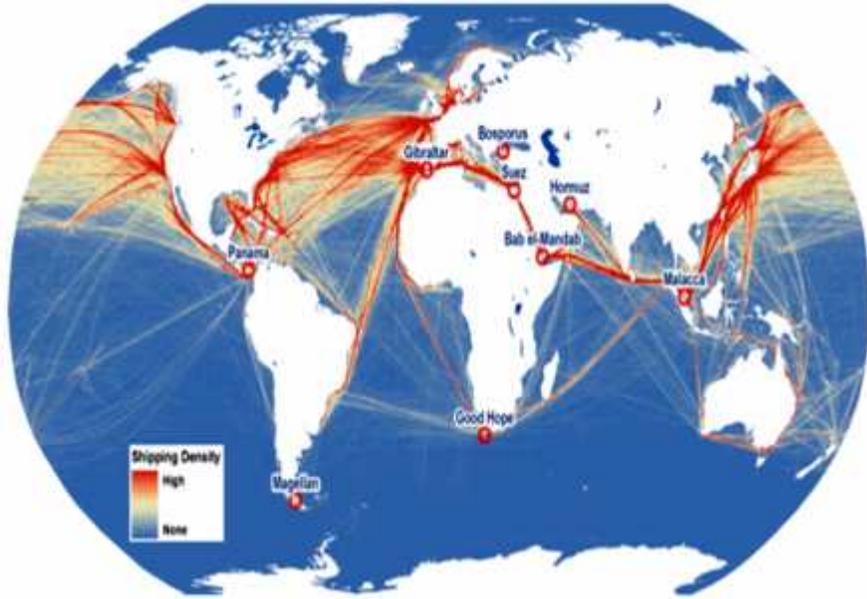
## **B. Sumberdaya Kelautan Dalam Empat Choke Point Dunia**

Potensi sumberdaya kelautan di Indonesia sangatlah banyak dan beragam. Seperti yang diketahui bidang kelautan yang didefinisikan sebagai sektor perikanan, pariwisata bahari, pertambangan laut, industri maritim, perhubungan laut, bangunan kelautan, dan jasa kelautan, merupakan potensi

sumberdaya kelautan yang diandalkan dalam pembangunan ekonomi nasional (Kusumastanto, 1998). 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 dari sumberdaya kelautan bagi keberhasilan pembangunan ekonomi nasional.

Melihat potensi kelautan yang dimiliki Indonesia sangatlah banyak dan menguntungkan sektor ekonomi Indonesia, tentunya perlu adanya suatu pengelolaan dan pemanfaatan yang baik oleh pemerintah Indonesia terhadap sumberdaya kelautan agar nantinya tetap terjaga dan terus dapat berkembang untuk dapat meningkatkan perekonomian Indonesia. Seperti yang diketahui bahwa Indonesia secara geopolitik strategis memiliki 4 dari 9 *Choke Point* Dunia yang berada di jalur ALKI yaitu berada di Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Timor. Dimana di dalam empat *choke point* tersebut terdapat banyak keanekaragaman sumberdaya kelautan yang jelas dapat meningkatkan pembangunan nasional, karena letaknya yang sangat strategis yaitu di perairan ALKI.

**Gambar IV B.1 9 *Choke Point* Dunia**



*Sumber: DR. Connie R Bakrie, 2014*

*Choke Point* merupakan titik-titik penting dalam wilayah perairan yang di dalamnya mengandung banyak sumber kekayaan laut. Banyak negara memiliki kepentingan pada titik-titik tersebut. Di dunia terdapat sembilan *Choke Point*, empat diantaranya terdapat di perairan Indonesia. Beberapa *Choke Point* strategis bagi kepentingan global tersebut adalah Selat Sunda, Selat Makassar-Lombok, Selat Malaka dan Perairan Ombai Wetar.

Keuntungan yang sangat besar bagi Indonesia yang memiliki jalur strategis perdagangan dunia untuk memajukan perekonomian Negara, karena perekonomian maju salah satunya adalah negara yang dilewati jalur perdagangan. Jalur perhubungan laut dunia atau "*Sea Lanes Of Communication*

(SLOC)" secara politik dan ekonomi sangat strategis karena menyangkut kelangsungan hidup sejumlah negara di mana empat di antara perairan tersebut berada dalam kedaulatan Indonesia. Jalur transportasi laut tersebut merupakan bentangan garis energi minyak dan gas bumi yang tidak boleh terputus karena hal tersebut sangat berkaitan dengan industri negara-negara maju (Trendezia, 2016). Oleh karena itu, Indonesia menjadi salah satu negara yang paling strategis, karena industri-industri besar mengandalkan jalur perdagangan indonesia.

**Gambar IV B.2 Jalur Perdagangan Dunia**



Sumber: *trendezia.com* (2016)

Dalam *Choke Points* itu sendiri tidak dapat dengan mudah dilewati, karena sangat mudah untuk diblokir. Ini berarti bahwa setiap alternatif dari *Choke Point* melibatkan suatu rute memutar atau penggunaan alternatif yang berimplikasi pada biaya dan penundaan waktu yang signifikan. Saat era perdagangan dunia bergeser ke wilayah Asia Pasifik, yang sebelumnya di Eropa dan Amerika. Kawasan tersebut muncul sebagai salah satu pusat strategis maritim dunia di abad 21. Maka, di era perdagangan Trans-Pasifik, Selat Malaka mengambil peran yang sangat penting karena merupakan jalur laut terpendek yang bisa menghubungkan antara dua samudera penting di dunia yaitu Samudera India dan Samudera Pasifik (ANTARA, 2013).

Artinya rute perdagangan dari Samudera India menuju Samudera Pasifik akan menjadikan Selat Malaka sebagai rute tercepat di antara dua samudera ini, yang berarti menghemat biaya operasional. Rute pelayaran strategis juga dapat melewati Selat Sunda yang menghubungkan Laut Cina Selatan dan Samudera Hindia. Rute pelayaran alternatif lainnya adalah melalui Selat Lombok dan Selat Makassar. Selain melewati Samudera Hindia, ke dua selat tersebut juga terhubung pada Samudera Pasifik dan Laut Filipina di utara dan Australia di selatan. Keuntungan strategis seperti ini seharusnya Indonesia bisa memakmurkan masyarakatnya.

Melihat begitu strategisnya kawasan laut Indonesia yang menjadi jalur perdagangan oleh negara lain untuk meningkatkan perekonomian mereka. NKRI semenjak lahir nyatanya terbungkus dengan naluri “kehidupan”

(*survival*) negara bangsa yang sangat tergantung kepada (hampir) seluruh elemen domain maritim (laut, kelautan, sungai, pantai, dll) (Bakrie, 2014). Sewajarnya elemen domain tersebut di utilisasikan baik untuk kepentingan nasional dan lebih spesifik adalah kesejahteraan ekonomi nasional (*economic well-being*), tidak untuk dijadikan kepentingan negara lain dan kesejahteraan ekonomi mereka.

Selain menempati posisi silang strategis, 70 persen di antara total arus transportasi barang dan jasa dunia melintasi perairan Indonesia. Berdasarkan penelitian Richardson tahun 2008, 70 persen kandungan minyak dan gas bumi berada di laut. Juga telah ditemukan gas hidrat dan biogenik yang merupakan jenis energi baru pengganti BBM. Di luar itu, masih ada potensi ekonomi kelautan Indonesia yang nilainya diperkirakan mencapai US\$ 1,2 triliun per tahun (SUPRIATNA, 2015). Ditambah lagi dengan empat *choke point* dunia yang berada di kawasan ALKI sangat banyak memiliki potensi sumberdaya kelautan yang jelas dapat meningkatkan perekonomian Indonesia jika memang dikelola dan dimanfaatkan dengan baik.

Indonesia sebagai negara tropis, kaya akan sumberdaya hayati, yang dinyatakan dengan tingkat keanekaragaman hayati yang tinggi. Dari 7000 spesies ikan di dunia, 2000 jenis diantaranya terdapat di Indonesia.

**Tabel IV B.1 Potensi Lestari Sumberdaya di Laut Indonesia per-Tahun**

No.	Jenis Sumberdaya Hayati	Total/ton
1.	Ikan Pelagis Besar	1,16 juta
2.	Ikan Pelagis Kecil	3,6 juta
3.	Demersal	1,36 juta
4.	Udang Penaeid	0,094 juta
5.	Lobster	0,004 juta
6.	Cumi-Cumi	0,028 juta
7.	Ikan-ikan Karang Konsumsi	0,14 juta

*Sumber: Jurnal Ilmiah Platax Vol. 1-2, 2013*

Dari potensi tersebut jumlah tangkapan yang dibolehkan (JTB) sebanyak 5,12 juta ton per tahun, atau sekitar 80% dari potensi lestari. Apabila negara tidak dapat memanfaatkan seluruh JTB, maka JTB yang tersisa jelas akan dimanfaatkan oleh pihak asing (Kurnia, 2014). Potensi sumberdaya ikan ini tersebar di Sembilan wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia.

Potensi budidaya laut, terdiri dari potensi budidaya ikan (kakap, kerapu, gobia); udang, moluska (kerangkerangan, mutiara, teripang); dan rumput laut, potensi luasan budidayanya sebesar 2 juta ha (20% dari total potensi lahan perairan pesisir dan laut berjarak 5 km dari garis pantai) dengan volume 46,73 juta ton per tahun. Sedangkan potensi budidaya payau (tambak) mencapai

913.000 ha. Untuk potensi bioteknologi kelautan masih besar peluangnya untuk dikembangkan, seperti industri bahan baku untuk makanan, industri bahan pakan alami, dan benih ikan dan udang.

Perairan Indo-Pasifik, yang sebagian besar terletak di perairan Indonesia merupakan pusat keanekaragaman terumbu karang dunia, dengan lebih dari 400 spesies. Juga berbagai jenis ganggang laut tersebar di berbagai wilayah pantai. Sumberdaya hayati laut kita, selain memiliki keanekaragaman hayati yang tinggi juga mempunyai luas habitat yang besar, yaitu : 2,4 juta ha kawasan hutan bakau dan 8,5 juta ha terumbu karang. Secara biologi, kawasan pesisir dan laut Indonesia juga mempunyai nilai global, karena perairan Indonesia merupakan tempat bertelur ikan-ikan yang bermigrasi (*highly migratory species*) seperti tuna, lumbalumba dan berbagai jenis ikan paus serta penyu.

Potensi kelautan dan perikanan di atas, guna mendorong pertumbuhan ekonomi diperkirakan mempunyai nilai potensi ekonomi masing-masing: perikanan tangkap US\$ 15,1 miliar per tahun; budidaya laut US\$ 46,7 miliar per tahun; budidaya tambak US\$ 10 miliar per tahun dan bioteknologi kelautan sebesar US\$ 4 miliar per tahun (Lasabuda, 2013).

Sekitar 70 % produksi minyak dan gas bumi Indonesia berasal dari kawasan pesisir dan laut. Dari 60 cekungan yang potensial mengandung migas, 40 cekungan terdapat di lepas pantai, 14 di kawasan pesisir, hanya 6 yang di daratan. Dari seluruh cekungan tersebut, potensinya diperkirakan sebesar 11,3 miliar barel minyak bumi. Cadangan gas bumi di kawasan ini diperkirakan

sebesar 101,7 triliun kubik. Selain itu kawasan ini juga kaya akan berbagai jenis bahan tambang dan mineral seperti : emas, perak, timah, bijih besi, dan mineral berat. Di perairan pesisir dan laut Indonesia, juga ditemukan jenis energi baru pengganti BBM, berupa gas hidrat dan gas bionik di lepas pantai barat Sumatera, selatan Jawa Barat serta bagian utara Selat Makassar dengan potensi yang sangat besar, melebihi seluruh potensi minyak dan gas bumi Indonesia (Dahuri, 2010).

Selain sumber energi diatas, terdapat juga sumber-sumber energi non konvensional seperti energi pasang surut, energi gelombang, OTEC (*ocean thermal energy conversion*), tenaga surya dan angin. Potensi sumberdaya mineral lainnya yang dapat dikembangkan adalah air laut dalam (*deep ocean water*). Air laut dalam merupakan air di kedalaman 200 m, memiliki karakteristik yang berguna untuk kepentingan perikanan, kosmetika dan air mineral.

Namun selain potensi kelautan tersebut, perlu diketahui bahwa perairan laut Indonesia terbagi menjadi dua, yaitu perairan laut pesisir, yang meliputi daerah paparan benua, dan laut lepas atau laut oseanik. Potensi sumberdaya di laut pesisir juga tidak kalah banyak jika dibandingkan dengan yang ada di laut lepas seperti penjelasan diatas. Laut pesisir memiliki potensi sumberdaya alam hayati dan non-hayati, sumberdaya buatan, serta jasa lingkungan yang penting bagi kehidupan masyarakat. Diperkirakan hampir 60% dari populasi penduduk Indonesia bermukim di wilayah pesisir (Arbi, 2008).

Sumberdaya perairan berperan ganda sebagai sumberdaya alam dalam mendukung kehidupan manusia, mendukung ekosistem perairan dan sebagai komponen penting pembangunan ekonomi (Iberahim, 2007). Secara umum perairan laut dan pantai mempunyai fungsi sebagai cadangan sumber air di dunia, pengatur iklim dunia, habitat berbagai jenis biota, lahan dan mata pencaharian penduduk terutama yang bermukim di sekitar pantai, dan bahan makanan dari berbagai ragam biota laut.

Akan tetapi, Penetapan batas wilayah pesisir sampai saat ini belum ada definisi yang baku, namun ada kesepakatan dunia bahwa wilayah pesisir merupakan suatu wilayah peralihan antara daratan dan laut. Ditinjau dari garis pantai suatu wilayah pesisir memiliki dua macam batas yaitu batas yang sejajar dengan garis pantai dan batas yang tegak lurus terhadap garis pantai. Batas wilayah pesisir secara tegak lurus belum diperoleh kesepakatan karena batas wilayah pesisir dari satu negara ke negara lain berbeda (Dahuri, Keanekaragaman Hayati Laut. Aset Pembangunan Berkelanjutan Indonesia, 2003).

Nurmalasari (2008) menjelaskan, sumber daya perairan berperan penting bagi pembangunan di Indonesia. Sumberdaya pesisir dan kelautan merupakan potensi penting dalam pembangunan di masa depan. Luas wilayah laut Indonesia adalah 62% dari luas wilayah nasional, belum termasuk zona ekonomi eksklusif seluas 2,7 juta kilometer persegi. Laut Indonesia yang begitu luas dengan sumber daya yang melimpah bila dimanfaatkan untuk

pembangunan dengan tepat diprediksikan pembangunan di Indonesia akan maju dengan pesat. Berbagai kekayaan keanekaragaman hayati, dan jasa-jasa lingkungan yang diberikan, sumberdaya pesisir dan lautan mempunyai nilai ekonomis dan ekologis yang tinggi dan dapat dipergunakan dalam pembangunan (Nurmalasari, 2008).

Pemanfaatan sumberdaya perairan di Indonesia dalam pembangunan pada dasarnya untuk perbaikan kehidupan umat manusia menuju arah yang lebih baik, terutama kehidupan sosial, ekonomi dan budaya. Pembangunan dalam sektor kelautan selain memberikan manfaat besar, juga memberikan pengaruh negatif terhadap sumberdaya dan lingkungan, misalnya kerusakan terumbu karang, sedimentasi, penurunan kualitas perairan, abrasi pantai, illegal fishing (Masyhudzulhak, 2005). Mengingat pemanfaatan sumberdaya hayati pesisir dan kelautan di Indonesia dalam pembangunan dapat menguntungkan dan merugikan.

Akan tetapi, pemanfaatan dan pengelolaan sumberdaya kelautan masih kurang oleh tangan pemerintah Indonesia. Indonesia memiliki potensi sektor kelautan yang cukup besar mencapai USD 1,2 triliun per tahun. Namun sayangnya hingga saat ini potensi ekonomi dari sektor kelautan tersebut belum dimanfaatkan secara produktif dan optimal. Sumberdaya kelautan selama ini hanya dipandang sebelah mata dan dalam pemanfaatan sumber daya kelautan tidak dilakukan secara profesional dan ekstraktif. Sehingga tidak mengherankan apabila sektor ekonomi kelautan hanya berkontribusi kecil

terhadap PDB Indonesia yakni sekitar 25 persen. Angka ini jauh lebih kecil jika dibandingkan dengan negara-negara yang wilayah lautnya lebih sempit dari pada Indonesia seperti Thailand, Jepang, Korea Selatan, China, Selandia, dan Norwegia yang justru sektor ekonomi kelautannya menyumbang kontribusi lebih besar antar 30-60 persen dari PDB masing-masing negara. Jika melihat fakta tersebut maka kinerja pembangunan kelautan Indonesia sampai sekarang masih jauh dari optimal.

Pertumbuhan ekonomi yang dihasilkan sektor-sektor kelautan hanya dinikmati oleh sebagian kecil masyarakat Indonesia dan orang-orang asing yang terlibat dalam berbagai kegiatan ekonomi kelautan modern. Sementara mayoritas penduduk pesisir lokal masih berada dalam kemiskinan. Rendahnya kinerja pembangunan wilayah pesisir dan kelautan Indonesia, salah satunya dipengaruhi oleh kebijakan politik ekonomi yang tidak kondusif. Dampaknya, potensi ekonomi kelautan yang cukup besar tersebut baru dalam jumlah kecil yang dimanfaatkan untuk mensejahterakan rakyat (UGM, 2013). Ditambah lagi dalam pengelolaan sektor ekonomi kelautan dilakukan secara tradisional dan berorientasi mendulang keuntungan finansial sebesar-besarnya tanpa memperdulikan kelestarian lingkungan.

Dalam menjalankan bisnis kelautan moderen pun kurang melibatkan masyarakat di kawasan pesisir. Pembangunan bidang kelautan dan pengembangan bisnis di sektor kelautan kedepan harus lebih produktif, efisien, dan berdaya saing. Selain itu juga keuntungan usahanya harus bisa dinikmati

oleh seluruh stakeholders dan masyarakat pesisir secara berkeadilan dan bersifat ramah lingkungan.

Pada faktanya ekonomi kelautan Indonesia kedepan akan semakin strategis seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari poros Atlantik ke Asia-Pasifik. Hampir 70 persen total perdagangan dunia berlangsung di antara negara-negara di Asia-Pasifik. Lebih dari 75 persen barang dan komoditas yang diperdagangkan ditransportasikan melalui laut dan 45 persennya setara USD 1.500 triliun pertahun barang dan komoditas di perdagangkan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Mestinya Indonesia yang mendapat keuntungan paling besar dari posisi kelautan global tersebut.

Namun dengan kondisi konektivitas kelautan ekonomi-perdagangan dan pertahanan keamanan maritim yang lemah saat ini justru banyak merugikan Indonesia. Setiap tahunnya Indonesia kehilangan sekitar 300 triliun rupiah dari kegiatan ekonomi ilegal. Tak hanya itu, biaya logistik di Indonesia menjadi termahal di dunia sebesar 26 persen PDB akibat mahalanya transportasi laut Indonesia. Sementara negara-negara maju lainnya biaya logistik tidak lebih dari 15 persen dari PDB (Hengky K Baransano, 2011).

Hal ini menjadikan pertimbangan yang sangat besar untuk membuka jalur ALKI IV dimana didalamnya terdapat beranekaragam sumberdaya kelautan. ALKI IV yang diapit oleh ALKI I dan ALKI II dimana terdapat banyak potensi sumberdaya ekonomi kelautan dari Selat Sunda, Pulau Natuna, Laut China Selatan hingga Selat Lombok dan Makassar. Sayangnya jika dilihat dari

pemerintah Indonesia yang belum bisa untuk mengelola dan memanfaatkan sumberdaya yang ada secara optimal, nantinya akan menjadi ancaman yang besar untuk bangsa Indonesia jika harus membuka jalur ALKI IV dalam waktu sekarang. Karena, para negara tetangga yang melintasi jalur ALKI I dan II akan sangat ingin untuk dapat menguasai dan memiliki sumberdaya kelautan untuk dapat meningkatkan perekonomiannya di kawasan laut Indonesia tepatnya di jalur ALKI Barat-Timur atau ALKI IV.

Potensi sumberdaya kelautan Indonesia sudahlah sangat terkenal di mata dunia, mengundang investor baik dalam dan luar negeri untuk mengeksploitasi sumberdaya yang ada. Eksploitasi yang berlebihan mengakibatkan kerusakan ekosistem dan penurunan populasi bahkan pemusnahan spesies. Perlu adanya suatu pengelolaan dan pemanfaatan yang baik agar nantinya sumberdaya kelautan dapat terselamatkan untuk dapat meningkatkan pembangunan ekonomi Indonesia.

### **C. Penerapan Kembali Budaya Maritim**

Merespon Kebijakan Presiden Joko Widodo yang meletakkan sektor maritim menjadi salah satu prioritas pembangunan, juga dengan adanya kebijakan lima pilar yang harus dilakukan Indonesia jika ingin menjadi poros maritime dunia (Program Kerja, 2015), mengaruskan bangsa Indonesia untuk dapat kembali mencintai Laut. Lima pilar tersebut ialah Pertama, Indonesia harus kembali membangun kembali budaya maritim yang sempat hilang. Kedua, Indonesia harus menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan

fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Ketiga, Indonesia wajib memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun Tol Laut, deep seaport, logistik, dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Keempat, Indonesia harus berusaha untuk merangkul semua negara, untuk bekerjasama dalam meminimalisir sumber konflik maritim, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Kelima, Indonesia harus memiliki kekuatan maritim yang besar. Hal tersebut diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab Indonesia dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Melihat isi dari lima pilar tersebut, terlihat jelas bahwa Presiden Joko Widodo menginginkan seluruh bangsa Indonesia untuk dapat kembali mencintai Laut dengan kembali membangun budaya maritime seperti yang tertuang di poin pertama. Membangun kembali budaya maritime yang sempat hilang dengan mengobarkan semangat dalam mengembangkan usaha kemaritiman, baik dalam bidang niaga maupun militer. Pada era tahun 50-an hingga 80-an pembangunan maritim menjadi salah satu perhatian pemerintah, khususnya pada bidang industri. Pengembangan pelayaran, produksi kapal, dan pembangunan infrastruktur pendukung gencar dilakukan. Namun, dengan adanya kebijakan *scrapping* pada masa orde baru, aktivitas itu pun menjadi lesu

kembali. Di mana kebijakan itu mengharuskan kapal yang berusia lebih dari dua puluh lima tahun untuk dibesituakan.

Mengapa Indonesia perlu kembali membangun budaya maritime yang dulunya sempat ada namun sekarang hilang? Karena pada dasarnya seperti yang sudah dijelaskan bahwa sangat banyak sekali potensi sumberdaya ekonomi yang terdapat di laut yang dapat meningkatkan perekonomian Indonesia dari berbagai sector, juga dengan adanya pengakuan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas lautnya merupakan 70 persen dari total keseluruhan wilayah Indonesia.

Oleh karena itu, seperti yang sudah disampaikan oleh Presiden Joko Widodo dalam lima pilar menjadikan Indonesia sebagai poros maritime dunia, bahwa Indonesia harus dapat membangun kembali budaya maritime yang sempat hilang. Banyak cara yang bisa dilakukan Indonesia untuk kembali membangun budaya maritime. Selain dengan cara menjaga dan mengelola sumberdaya kelautan dengan baik, juga dengan cara menempatkan nelayan pada sector utama di laut (Retnowati, 2011).

Secara umum nelayan diartikan sebagai orang yang mata pencahariannya menangkap ikan, penangkap ikan di laut (Poerwadarminto, 1993). Nelayan juga selama ini, sering digambarkan sebagai masyarakat yang terbelakang, miskin, tertindas, sulit diatur, penuh konflik, dan sebagainya (Kusnandi, 2002). Namun demikian mereka mempunyai peran penting dalam kehidupan negara, bukan hanya sebagai pengumpul hasil laut melainkan sebagai penjaga dan pengawas

pulau-pulau kecil dan terpencil. Pulau-pulau terpencil apalagi yang terletak di bagian luar wilayah yang banyak terjadi tindak kriminalitas laut. Pemerintah sendiri mempunyai keterbatasan untuk menjaga dan mengawasi wilayah tersebut. Oleh karena itu peran nelayan tidak dapat diabaikan (Romadi, 2011). Dengan membangun kembali budaya maritime, menjaga kedaulatan Indonesia di laut sebagai negara maritime yang utuh.

Presiden pertama Indonesia Ir Soekarno mengatakan dalam pidatonya pada National Maritime Convention tahun 1963, bahwa untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, negara damai yang merupakan *national building* bagi negara Indonesia, maka negara harus dapat menguasai lautan. Sejak dulu Indonesia telah mengarahkan perhatiannya kepada sisi bahari bangsa. Hal ini dapat bertalian erat apabila dihubungkan dengan sejarah Indonesia di masa lalu. Di masa kejayaan dua kerajaan besar Indonesia, yaitu Kerajaan Majapahit dan Kerajaan Mataram, sesuai dengan bukti sejarah bahwa keduanya berorientasi pada dunia maritim.

Seiring berjalannya waktu, semua kemudian berubah bahwa kemudian Indonesia berganti menjadi sebuah negara *continental oriented*. Perubahan ini bisa diindikasikan pada tiga faktor penyebab, antara lain: seruan kerajaan (salah satunya Mataram Islam) kepada penduduknya untuk menjauhi laut dan beralih ke darat, seruan Belanda untuk melakukan wajib tanam paksa bagi penduduk pribumi, dan propaganda yang banyak dilakukan semasa Orde Baru yang mendoktrin bahwa Indonesia merupakan negara agraris (A'yuni, 2015).

Dari sini dapat diketahui mengapa Indonesia berubah haluan dari negara maritim menjadi negara agraris. Pada dasarnya Negara agraris adalah negara yang sebagian besar penduduknya berprofesi sebagai petani. Mayoritas penduduknya bekerja di bidang pertanian (Kuntowijoyo, 2002). Sebagai negara yang menyandang predikat sebagai negara agraris, terdapat suatu pertanyaan apakah sebutan tersebut layak disandang oleh Indonesia. Palsunya, menjadi hal yang sangat dilematis ketika sebagai negara agraris, Indonesia mengimpor sebagian hasil pertaniannya.

Dengan keadaan ini tentunya akan berimbas pada sisi ekonomi Indonesia, dengan hasil impor maka harga yang dipasarkan kemudian menjadi tinggi dan cukup membuat masyarakat berada dalam kesulitan dalam mendapatkan hasil pertanian. Dari 1.992.570 kilometer luas daratan di Indonesia, lahan pertanian tidak sampai menyentuh setengah dari luas daratan tersebut. Dari tahun ke tahun, Indonesia dengan jumlah tersebut terus berkurang. Ironisnya, hampir sebagian masyarakat Indonesia saat ini menjadi tidak berorientasi pada dunia pertanian. Perkembangan zaman yang semakin modern menjadikan manusia menjadi enggan untuk mengurus tanah. Pekerjaan sebagai petani dianggap pekerjaan rendahan yang tidak memiliki derajat tinggi.

Berangkat dari beberapa realita tersebut, Indonesia sebagai negara maritim yang jaya di masa lalu kemudian berubah menjadi negara yang lebih berorientasi pada sisi agraris, kini mulai juga mengalami pergeseran ke arah yang kurang jelas. Indonesia sebagai negara agraris atautkah negara maritim. Namun, segala

potensi yang dimiliki Indonesia dari segi geografi maupun geopolitik, bahwa Indonesia sangat mempunyai peluang untuk menjadi negara maritime dengan langkah membangun kembali budaya maritime.

Menurut perspektif Angkatan Laut, Laksamana Ade (2015) Budaya maritim adalah suatu aktualisasi paradigma bangsa dalam aktivitas ekonomi, sosial, politik, dan pertahanan berdasarkan ruang hidup negara yang memiliki laut dan samudera. Budaya maritim menjadi momentum awal dalam pembangunan Indonesia sebagai bangsa maritime, juga pada pembangunan SDM yang berkarakter maritim. Hal ini diharapkan mampu mengubah paradigma masyarakat Indonesia dari agraris menuju maritim yang bersifat rasional dan global.