

BAB II

PENGEMBANGAN POTENSI KELAUTAN INDONESIA : DARI SARANA PENGHUBUNG MENUJU SARANA WISATA

A. Wilayah Perairan Indonesia Sebagai Pemersatu

Setiap negara pasti memiliki perbatasannya, baik melalui daratan maupun perairan. Perbatasan negara sering dianggap sebagai garis imajiner di atas permukaan bumi guna memisahkan wilayah satu negara dengan negara lain atau dapat dikatakan garis imajiner ini memiliki peran sebagai *cross border* antar negara yang berbatasan. Menurut Moodie, perbatasan atau *boundary* adalah garis-garis yang mendemarkasikan batas terluar dari suatu negara. Sedangkan *fountainier* mewujudkan jalur-jalur (zona) dengan lebar yang bermacam untuk memisahkan dua wilayah yang berbeda (Parthiana, Pengantar Hukum Internasional, 2003).

Peran dari wilayah perairan Indonesia tidak hanya sebagai pembatas wilayah, namun nyatanya juga sebagai pemersatu Indonesia. Hal ini diketahui sebelum menjadi Indonesia yakni Hindia Belanda, telah berlaku suatu peraturan yang disebut sebagai Ordonansi Laut Teritorial serta lingkup kemaritiman Indonesia yakni *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO) yang berlaku sejak tahun 1939. Dalam ordonansi ini, semua pulau baik yang berukuran kecil ataupun berukuran besar berada di dalam wilayah Hindia Belanda memiliki laut teritorialnya sendiri-sendiri. Dengan jalur laut yang mengelilingi setiap pulau atau bagian pulau Indonesia dengan lebar hanya 3 mil laut atau 5,5 km yang di ukur dari garis air rendah (dihitung dari garis laut di saat sedang surut) pada setiap pulau atau bagian pulau yang menjadi wilayah daratan Indonesia (Vinata, 2010).



Gambar 2.1 Peta Hindia Belanda saat berada dalam Ordonansi *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO)

Sumber: Nontji, A. (2017, hal.1)

Dalam peta di atas terlihat bahwa, wilayah teritorial laut Indonesia hanya 3 mil dari masing-masing pulau pada saat surut terendah (warna biru tua) selebihnya adalah perairan internasional.

Jika dilihat dari sisi sejarah, nenek moyang bangsa Indonesia telah sejak lama berlayar antar pulau baik dengan tujuan ekonomi-perdagangan maupun sosial-budaya. Sebagian besar etnis-etnis yang mendiami pulau-pulau di kepulauan Nusantara menangkap ikan di perairan laut sekitar juga melakukan interaksi satu sama lain dengan penuh kerukunan dan kedamaian tanpa memandang perbedaan-perbedaan yang mereka miliki. Bahkan, ada beberapa orang memilih untuk menetap di daerah-daerah yang mereka singgahi dan melangsungkan perkawinan campuran yang selanjutnya melahirkan generasi baru sebagai penerus keturunan mereka. Melihat hal ini, maka masyarakat nusantara tidak menjadikan laut sebagai pemisah antar pulau atau antar etnis tetapi justru memandangnya sebagai sarana yang menjembatani dan mempersatukan seluruh kepulauan nusantara.

Selain itu, keberadaan konsep *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO) ini di nilai

memberikan kerugian bagi Indonesia. Hal ini dikarenakan terbentuknya kantung-kantung laut bebas atau perairan internasional antara satu pulau atau bagian pulau dengan pulau lain atau bagian pulau lainnya atau dapat dikatakan keberadaan perairan nusantara banyak terdapat di wilayah bebas di antara pulau-pulau. Karena hal tersebut maka akan mengganggu kedaulatan serta keutuhan teritorial Indonesia seperti dapat memecah belah atau memisahkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia menjadi pulau-pulau dengan laut teritorialnya masing-masing yang berarti sangat bertentangan dengan UUD 1945 yang secara tegas menyatakan Indonesia sebagai sebuah negara berbentuk kesatuan dengan nama Negara Kesatuan Republik Indonesia selain itu juga maraknya kapal asing berlalu lalang sekaligus mengambil sumber daya laut dengan bebas (Parthiana, 2014).

Kemudian pada masa kemerdekaan khususnya antara tahun 1945-1959, di dalam UUD 1945 tidak terdapat kejelasan mengenai penunjukan batas wilayah negara Indonesia serta tidak adanya peraturan mengenai kedudukan laut teritorial. Dengan begitu, untuk menghentikan dan mengatasi dampak dari hukum kolonial serta untuk memperoleh pengakuan mengenai negara kepulauan (*archipelago state*) sesuai dengan konsepsi wawasan nusantara maka pemerintah Indonesia membuat pengaturan hukum nasional. Pembuatan pengaturan hukum ini berdasarkan kultur yakni konsep kewilayahan Indonesia tidak membedakan penguasaan antara laut dan darat. Sebagai negara paska kekuasaan Hindia Belanda, kewilayahan Indonesia menganut prinsip hukum internasional yakni *uti possidetis juris*.

Pada 13 Desember 1957, pemerintah Indonesia mengumumkan Deklarasi Juanda. Deklarasi Juanda ini dicetus oleh Perdana Menteri ke-10 yakni Ir. H. Raden Djoeanda Kartawidjaja dengan berdasarkan beberapa pertimbangan (Kusumaatmadja, 1978) yakni:

1. Bahwa bentuk geografi Republik Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau memiliki sifat dan corak tersendiri sehingga memerlukan pengaturan tersendiri;
2. Bahwa bagi kesatuan wilayah (teritorial) Republik Indonesia, semua kepulauan serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat;
3. Bahwa penetapan batas-batas laut teritorial yang diwarisi dari Pemerintah kolonial sebagaimana tercantum di dalam "*Territoriale Zee en Maritieme Kriegen Ordonnantie*" 1939 Pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan kepentingan keselamatan dan keamanan Republik Indonesia;
4. Bahwa setiap negara berdaulat berhak dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dipandang perlu untuk melindungi keutuhan dan keselamatan negaranya.

Sebagai negara yang telah merdeka, maka menjadi kewenangan Indonesia untuk menetapkan segala hal yang berada di wilayahnya termasuk batas wilayah. Dengan adanya pertimbangan di atas, maka melalui Deklarasi Juanda diharapkan untuk kedepannya garis batas wilayah Indonesia ini dapat mengukuhkan perannya sebagai negara serta terlepas dari ordonansi masa Hindia Belanda. Dengan begitu, rumusan dari Deklarasi Juanda 1957 adalah (Parthiana, 2014):

1. Segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan yang termasuk negara Indonesia dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar dari pada wilayah negara Indonesia dan dengan demikian bagian dari pada perairan pedalaman atau nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak negara Indonesia
2. Lalu lintas damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama tidak bertentangan atau mengganggu kedaulatan dan keamanan Indonesia

3. Penentuan batas laut teritorial Indonesia di ukur sejauh 12 mil dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung yang terluar pada pulau-pulau kepulauan Indonesia.



Gambar 2.2. Peta Indonesia setelah Deklarasi Juanda 1957

Sumber: Nontji, A. (2017, hal.2)

Tidak perlu waktu lama, pengumuman pemerintah Indonesia mengenai Deklarasi Juanda sempat mendapat tentangan dan protes dari beberapa negara yang merasa kepentingan maritimnya terganggu. Departemen Luar Negeri RI mendapatkan nota protes diplomatik dari negara-negara maritim besar seperti Inggris, Australia, Amerika Serikat, Perancis, Belanda, dan New Zealand. Meski begitu, adapula yang mendukung pengumuman ini yakni Filipina, Uni Soviet (URSS), dan Republik Rakyat China (RRC). Melihat banyak reaksi negatif yang di dapat, pemerintah Indonesia memandang dengan bijaksana untuk menanggukkan pengundangan wilayah perairan Indonesia menurut konsepsi nusantara serta di rasa lebih baik untuk melihat reaksi dari dunia melalui Konverensi Hukum Laut Jenewa 1958 (Kusumaatmadja, 1978). Melalui Deklarasi Juanda menjadi pembuktian diri Indonesia bahwa ada tekad kuat dari pemerintah Indonesia untuk memperjuangkan klaimnya di hadapan negara-negara peserta yang hadir di konferensi tersebut.

Namun, terjadi kegagalan Konferensi 1958 mencapai kata sepakat mengenai lebar laut teritorial yang seragam. Meskipun adanya kegagalan dalam Konferensi 1958, pemerintah Indonesia tidak menyerah untuk memperjuangkan klaimnya atas lebar laut teritorial 12 mil tersebut. Di dalam negeri, karena suasana yang mendesak untuk mempersiapkan Konferensi 1960 pemerintah Indonesia terus berupaya untuk meningkatkan pengaturan substansi dengan mengundang Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (PERPPU) Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia sekaligus sebagai pengaturan pengesahan Deklarasi Juanda. Dengan begitu, luas wilayah laut Indonesia menjadi lebih luas hingga mencapai sekitar 3,1 juta km persegi.

Dan sayangnya, walau pembahasan di Konferensi 1958 kembali di ulang di Konferensi 1960 tetap tidak memberikan keberhasilan. Yang berarti sebagai kegagalan internasional termasuk kegagalan Indonesia dalam memperjuangkan lebar laut teritorial 12 mil sebagai lebar laut teritorial yang seragam sehingga menciptakan keadaan *status quo*.

Meskipun di kedua konferensi tersebut terus mengalami kegagalan, pemerintah Indonesia terus menguatkan hukumnya melalui hukum nasional mengenai perairan. Diantaranya adalah Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1962 Tentang Lalu Lintas Damai Kendaraan Asing Dalam Perairan Indonesia dan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 103 Tahun 1963 Tentang Pernyataan Seluruh Bagian Wilayah Perairan Indonesia Sebagai Lingkungan Maritim Indonesia di mana keputusan ini berguna dalam mengambil kebijakan-kebijakan kemaritiman berdasarkan UU Nomor 4 PRP Tahun 1960 serta untuk menyatakan bahwa kebijakan kemaritiman yang ditetapkan pemerintah Hindia Belanda sudah tidak berlaku lagi.

Pemerintah Indonesia terus berupaya untuk memperjuangkan pengakuan internasional. Meskipun tidak mudah dan membutuhkan waktu sekitar 25 tahun bagi para ahli laut dan para diplomat profesional Indonesia untuk

meyakinkan dunia internasional mengenai konsep wawasan nusantara yang memandang darat dan laut kepulauan adalah suatu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Salah satunya adalah dengan mengerahkan para ahli hukum lautnya dan lewat diplomasi di berbagai forum internasional di mana mereka memperjuangkan ketetapan mengenai wilayah hukum laut yang baru, yang telah memberi wajah baru geopolitik Indonesia.



Gambar 2.3. Peta Indonesia dalam *United Nation Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982* hingga sekarang

Sumber: Nontji, A. (2017, hal. 3)

Hingga akhirnya pada tanggal 10 Desember 1982 di Pertemuan Konvensi Hukum Laut PBB ke-3 *United Nation Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)* konsep Wawasan Nusantara diakui dunia sebagai *The Archipelagic Nation Concept* atau konsep negara kepulauan sekaligus konsep Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang diperjuangkan oleh Chili dan negara-negara Amerika Latin lainnya. Setelah di ratifikasi 60 negara, UNCLOS akhirnya secara resmi berlaku pada tahun 1994. Di dalam konsep tersebut, ditetapkan lebar laut teritorial negara kepulauan adalah 12 mil dari garis dasar (*base line*) terluar pulau-pulau dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan lebar 200 mil dari garis dasar. Dengan begitu, luas laut wilayah Indonesia yang awalnya dari hanya 100.000 km persegi bertambah menjadi 5,8 juta km

persegi. Luas laut Indonesia ini terdiri dari laut teritorial dan perairan pedalaman dengan luas 3,1 juta km persegi dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan luas 2,7 juta km persegi yang merupakan bagian perairan internasional di mana Indonesia memiliki hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam termasuk yang ada di dasar laut dan dibawahnya (Latif, 2011).

Kemudian, pemerintah Indonesia meratifikasi atau mengesahkan UNCLOS 1982 melalui UU No. 17 tahun 1985 dan resmi menjadi negara pihak (Nontji, 2017). Begitupula dengan pengesahan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) melalui UU Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (LNRI Nomor 44 Tahun 1983, TLNRI Nomor 3260) (Parthiana, 2014). Dengan adanya UNCLOS 1982 ini menjadi tonggak sejarah penting Indonesia yakni sebagai bentuk pengakuan internasional terhadap konsep Wawasan Nusantara yang telah di gagas sejak tahun 1957 atau melalui Deklarasi Juanda. Dengan begitu secara resmi, Indonesia telah menjadi negara kepulauan, dengan wilayah yang terdiri atas perairan kepulauan (*archipelagic waters*), perairan pedalaman, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, laut wilayah, dan landas kontinen.

Khusus mengenai Timor-Timur (sekarang: Timor Leste) sebagai wilayah yang pernah menjadi bagian dari NKRI, akhirnya berpisah dari bagian wilayah Indonesia dengan memperoleh sekitar 75 % suara untuk keluar dari Indonesia pada referendum. Dengan begitu, Indonesia berbatasan darat dengan Timor Leste yang kesepakatan tersebut tercantum dalam *Provisional Agreement on The Land Boundary* ditandatangani pada 8 April 2005 oleh menteri luar negeri kedua negara. Indonesia sendiri saat ini berbatasan dengan 10 negara yakni di daratan berbatasan dengan Malaysia, Papua New Guinea (PNG), dan dengan Timor-Leste. Sedangkan di lautan Indonesia berbatasan dengan India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Niugini, Australia, dan Timor-Leste (Al, 2018).

Adanya penetapan luas wilayah ini, Indonesia menjadi lebih mantap untuk mempertahankan serta memanfaatkan kekayaan hayati yang masuk dalam batas wilayahnya. Terlebih dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 2,7 juta km persegi, dirasa dapat memberikan kontribusi lebih untuk Indonesia seperti; kegiatan pengeksplorasian, pengonservasian, pembuatan dan pemakaian pulau buatan, instalasi dan bangunan, penelitian ilmiah, memberikan kebebasan pelayaran, penerbangan di ruang udara di atasnya, memasang kabel, dan pipa saluran bawah laut dan sebagainya. Jika terdapat orang asing atau negara lain yang melanggar batas atau memasuki wilayah Indonesia tanpa izin terlebih mengeksploitasi sumber daya alam yang berada dalam jangkauan wilayah Indonesia maka mereka dapat di beri sanksi. Hal ini sesuai dengan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 karena kegiatan tersebut telah menjadi hak kedaulatan dari Indonesia sehingga sebagai sebuah negara tentu Indonesia harus mempertahankan, memanfaatkan, dan melindungi segala sesuatu yang berada dalam wilayahnya.

B. Pemanfaatan Sumber Daya Kelautan Indonesia

Seperti yang telah diketahui, Indonesia memiliki luas laut yang lebih besar dibandingkan daratannya yakni dari total luas negara 5.193.250 km² dengan luas laut Indonesia sekitar 3.273.810 km². Meski begitu, tak hanya membuat Indonesia kaya akan perairan saja tetapi juga menjadi kaya akan sumber daya yang berada di dalam perairan tersebut. Potensi sumber daya tersebut tersebar sepanjang kurang lebih 5,8 juta km² zona maritim yang terdiri atas perairan kepulauan (2,3 juta km²), perairan teritori (0,8 juta km²) serta Zona Ekonomi Eksklusif (2,7 juta km²).

Dengan memanfaatkan sumber daya yang berada dalam perairan wilayah milik Indonesia, maka dapat menjadi sektor yang dapat meningkatkan pendapatan bagi Indonesia. Meski begitu, diperkirakan potensi ekonomi sumber daya laut Indonesia dapat mencapai sebesar US\$ 1,2 Triliun dengan daya serap tenaga kerja sebanyak 40 juta jiwa (Rasyid, 2015).

Sumber daya perairan ini masih menyimpan potensi besar (*sleeping potency*) dengan kata lain masih bisa dieksplorasi lebih dalam. Sumber daya yang ada di perairan yang telah dimanfaatkan Indonesia adalah perikanan, mineral, dan pariwisata.

1. Perikanan

Melihat luas perairan wilayah, Indonesia memiliki potensi tangkap lestari maksimum atau *Maximum Sustainable Yield* (MSY) dengan sumber daya perikanan tangkap adalah dapat mencapai sekitar 6,4 juta ton per tahun dan masih dapat ditingkatkan di masa mendatang. Hal ini dikarenakan wilayah perairan sebelah barat (termasuk Laut Jawa dan Selat Malaka) telah mulai mengalami gejala kelebihan tangkapan (*over-fishing*), namun sebaliknya di daerah perairan sebelah timur justru masih sangat kurang intensitas penangkapan ikannya. Maka dapat dikatakan bahwa telah terjadi ketidakseimbangan dalam pemanfaatan potensi sumber daya perikanan di beberapa wilayah Indonesia.

Indonesia memiliki potensi dan kekayaan laut langsung seperti meliputi perikanan Indonesia merupakan potensi dan kekayaan laut langsung yakni meliputi ikan pelagis dan demersal, udang, kerang-kerangan, dan rumput laut. Namun sayangnya, potensi sektor perikanan yang dapat bernilai sekitar Rp 300 triliun ini hilang diakibatkan oleh adanya praktek *illegal fishing, un-reported dan un-regulated fishing* (Prof Dr Yusni Ikhwan Siregar MSc, 2015). Potensi sumber daya perikanan laut di Indonesia terdiri dari sumber daya perikanan pelagis besar (451.830 ton/tahun) dan pelagis kecil (2.423.000 ton/tahun), sumber daya perikanan demersal (3.163.630 ton/tahun), udang (100.720 ton/tahun), dan ikan karang (80.082 ton/tahun). Secara nasional, potensi lestari sumber daya perikanan laut sebesar 6,7 juta ton/tahun dengan tingkat pemanfaatan mencapai 48 persen (Mulyadi, 2005).

Pangsa tujuan ekspor ikan dan perikanan Indonesia diantaranya adalah Amerika 40,2%, Jepang 14,9%, China

9,9%, ASEAN 12,9 % dan Eropa 7,6%. Beberapa produk perikanan dan kelautan yang diekspor ke negara tersebut antara lain udangm tuna-tongkol-cakalang, gurita, kepiting, dan rumput laut (Ray, 2018). Seiring berjalannya waktu, ekspor ikan dan perikanan Indonesia terus mengalami kenaikan yakni tiap tahunnya sebesar 11-12% dengan stok ikan di Indonesia juga sudah dua kali lipat dan nilai tukar usaha perikanan naik dari 107 menjadi 128, nilai tukar nelayan naik 104 menjadi 112. Hal ini membuat Indonesia yang sebelumnya pernah berada di urutan terakhir, namun pada tahun 2018 Indonesia menjadi pemimpin dalam sektor perdagangan perikanan di ASEAN hal ini diumumkan di *Our Ocean Conference* 2018 (Majni, 2018).

Meningkatnya nilai ekspor ini juga di dorong oleh kebijakan pemerintah yaitu adanya regulasi mengenai Pemberantasan *Illegal Unreported Unregulated Fishing*. Regulasi ini diputuskan pada tahun 2015 oleh Presiden Joko Widodo dengan membentuk Satuan Tugas (Satgas) Pemberantasan *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (IUUF) melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 115 Tahun 2015. Regulasi ini mengenai pelarangan alat tangkap tak ramah lingkungan (cantrang), penyetopan izin penangkapan ikan pihak asing, hingga penenggelaman kapal disebut berhasil meningkatkan produksi komoditas perikanan (Admin, 2017) dengan begitu dapat mendongkrak penjualan dan ekspor perikanan Indonesia.

2. Mineral

Salah satu sumber daya kelautan yang dimanfaatkan Indonesia adalah minyak, gas bumi, dan sumber daya mineral lainnya. Sekitar 70 persen cekungan minyak dan gas bumi atau 40 cekungan dari 60 cekungan yang ada di Indonesia terdapat di laut. Dari 40 cekungan itu 10 cekungan telah diteliti secara intensif, 11 baru diteliti sebagian, sedangkan 29 belum terjamah. Diperkirakan ke 40 cekungan itu berpotensi menghasilkan sekitar 106,2 miliar barel setara minyak yang

letaknya tersebar di lepas pantai dan di laut dalam. Sedangkan untuk sumber daya gas bumi, cadangan yang dimiliki Indonesia mencapai 136,5 Triliun Kaki Kubik (TKK) yang tersebar di lepas pantai dan di laut dalam (Prof. Dr. Ir. H. Tridoyo Kusumastanto, 2003). Menteri Kelautan dan Perikanan Rokhmin Dahuri pada tahun 2001-2004 pernah mengemukakan bahwa cadangan minyak dan gas bumi Indonesia tergolong besar, namun cadangan ini tersebar pada lokasi perairan yang terpencil.

Untuk meneliti sumber daya ini, lembaga riset di Indonesia melaksanakan serangkaian ekspedisi geologi kelautan dengan melibatkan peneliti asing diantaranya seperti ekspedisi Snellius II (1985), Ekspedisi *Hahuko Maru* (1986), Ekspedisi I Indonesia-Australia *Survey for Submarine Hydrothermal Activity* (IASSHA) (2001), Ekspedisi Bandamin I, Ekspedisi Indonesia-Japan *Deepsea Expedition Java Trench* (2002), Ekspedisi IASSHA lanjutan (2003), Ekspedisi Bandamin II (2003), Ekspedisi Laut Banda (2005), dan Ekpedisi INDEX-SATAL (2010). Tujuan diadakannya penelitian itu adalah untuk menemukan gunung-gunung api bawah laut dan kemudian dikaitkan dengan potensi mineral logam hidrotermal di dasar laut ((LIPI), 2006).

Pengadaan penelitian tersebut membuahkan hasil, yakni menyumbang penemuan adanya sumber-sumber mineral logam (emas, perak, tembaga, seng, dan timbal), minyak, gas, timah, penemuan gunung api di dasar laut, potensi sumber daya laut hayati/non hayati, batuan yang mengandung andesit, basalt, mineral sulfida pirit, barit, markasit, dan spesies baru di karang laut dalam. Dalam ekspidisi yang bekerjasama dengan pihak asing ini, masih cenderung di dominasi oleh peneliti asingnya sehingga perlu adanya perubahan strategi dan paradigma sehingga peneliti Indonesia dapat lebih berperan baik dalam kontribusi tulisan ilmiah internasional dan akses data yang telah diambil (Tamnanus, 2016).

Selain penelitian, Indonesia juga mengeksplorasi sumber daya mineral di dalam laut (*Seabed Mining*) ini untuk dimanfaatkan sebagai pendapatan negara. Secara internasional, Indonesia memiliki sekitar 6.000.000 km *square sea bed mining* yang tersebar hampir diseluruh wilayah baik di utara, timur dan selatan Indonesia namun baru sebagian kecil yang tersentuh oleh pemerintah. Menurut Plt. Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral tahun 2016-2019, Luhut Binsar Pandjaitan mengemukakan bahwa Indonesia masih memiliki cadangan pertambangan yang sangat besar dan masih tersimpan di lautan karena terbatasnya kegiatan dan teknologi pendukung eksplorasi (Aditya, 2016).

Meski harga minyak global terus menurun, sektor pertambangan minyak, mineral, dan batu bara masih berkontribusi sebagai pendapatan negara. Di mana sektor ini tetap menjadi salah satu sektor terbesar yang berkontribusi dalam pendapatan negara melalui Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). Yakni pada tahun 2015, dengan total keseluruhan sektor pertambangan ini menghasilkan sekitar Rp 118,7 triliun, di tahun 2016 sebesar Rp 79,94 triliun, dan di tahun 2017 menghasilkan sekitar Rp 129,07 triliun (Sugianto, 2018).

Selain itu kegiatan *Seabed Mining* masih menuai pro dan kontra. Di mana banyak juga masyarakat yang menilai kegiatan eksplorasi ini akan memberikan dampak buruk. Dampak buruk yang berlangsung ini meliputi dampak lingkungan seperti mengancam keberadaan habitat asli biota laut yang kemudian membuat ikan-ikan akan kehilangan tempat tinggalnya. Hal ini akhirnya akan memberikan dampak bagi perekonomian masyarakat pesisir yakni hasil tangkapan para nelayan dapat merosot hingga membuat mereka berada dalam kemiskinan yang diakibatkan hasil tangkapan tidak sebanding dengan modal yang dikeluarkan.

Terlebih jika terdapat campur tangan perusahaan multinasional yang mewakili kepentingan beberapa negara

dengan keahlian dibidang teknologi pertambangan. Diantaranya seperti Kanada, Jepang, Korea Selatan, China, dan Inggris mereka mengklaim tengah bersiap untuk melakukan eksplorasi. Perusahaan-perusahaan ini direncanakan untuk memulai eksploitasi pertambangan dasar laut (*seabed mining*) di sejumlah perairan negara-negara berkembang, terutama di kawasan pasifik serta di wilayah perairan internasional lainnya (Nasution, 2013). Maka apabila kegiatan eksplorasi ini tidak diikuti kesepakatan perlindungan keanekaragaman hayati yang tertera jelas di dalam UNCLOS guna terwujudnya jejaring kawasan cagar alam laut global, hal yang dikhawatirkan adalah akan menyebabkan eksplorasi besar-besaran yang dapat merugikan lingkungan di sekitar pertambangan.

3. Pariwisata

Selain sektor perikanan dan mineral, Indonesia juga mengembangkan sektor pariwisatanya dalam memanfaatkan potensi lautnya. Di mana pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo pariwisata menjadi *leading sector* Indonesia dan melalui Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif menetapkan kebijakan bahwa wisata bahari merupakan salah satu prioritas pengembangan produk pariwisata Indonesia.

Pariwisata bahari merupakan wisata perairan, pantai dan laut menjadi wisata yang ditawarkan suatu negara dengan memanfaatkan pemanfaatan obyek dan daya tarik wisata secara optimal. Berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan adalah seperti wisata alam (pantai), keragaman flora dan fauna (*biodiversity*), taman laut wisata alam (*ecotourism*), wisata bisnis wisata budaya, maupun wisata olah raga. Definisi lain wisata bahari adalah suatu kegiatan perjalanan yang dilakukan seseorang atau kelompok bersifat sementara untuk menikmati bahari ataupun menyalurkan hobi seperti memancing, berlayar, berselancar, dan sebagainya (Drs. A.J. Muljadi M. H., 2016).

Hal yang dapat ditawarkan melalui pariwisata bahari adalah seperti panorama alam, pantai, dan wisata buatan serta kekayaan biodiversitas lautnya sebagai daya tarik wisata. Salah satu biodiversitas laut Indonesia yakni terumbu karang masuk dalam kawasan *Coral Triangle* atau Segitiga Terumbu Karang. *Coral Triangle* merupakan sebuah kawasan yang negara-negaranya kaya akan terumbu karang yakni diantaranya Indonesia, Malaysia, Papua Nugini, Filipina, Kepulauan Solomon, dan Timur Leste. Indonesia menjadi negara yang memiliki keanekaragaman hayati paling banyak diantara negara lain yang berada di kawasan *Coral Triangle* dengan sekitar 590 spesies karang keras (Greenpeace, 2013).

Hingga kini, pariwisata Indonesia terus mengalami kenaikan. Terbukti efek dari kepariwisataan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional terus mengalami peningkatan yakni pada tahun 2015 menyumbang 489,62 triliun rupiah, tahun 2016 menyumbang 495,74 triliun rupiah, dan tahun 2017 menyumbang 679,44 triliun rupiah. Dengan kunjungan wisatawan baik dari wisatawan domestik maupun mancanegara juga meningkat. Yakni untuk wisatawan domestik pada tahun 2015 sebanyak 255 juta orang, tahun 2016 sebanyak 264 juta orang dan tahun 2017 sebanyak 271 juta orang. Sedangkan untuk wisatawan mancanegara pada tahun 2015 sebanyak 9,7 juta orang, tahun 2016 sebanyak 11, juta orang, dan pada tahun 2017 sebanyak 14 juta orang (Cahyu, 2018).

Sedangkan untuk sumbangan devisa dari sektor pariwisata juga terus mengalami peningkatan. Yakni pada tahun 2015 menyumbang 12,23 miliar dolar AS, tahun 2016 menyumbang 13,5 miliar dolar AS, dan tahun 2017 menyumbang 16,8 miliar dolar AS. Namun sebagai negara kepulauan yang kaya akan pesona baharinya, wisata bahari Indonesia hanya dapat menyumbang 10% dari total pendapatan devisa pariwisata nasional. Jika dapat dibandingkan, Indonesia memiliki sekitar 33 wisata bahari

sedangkan Malaysia hanya memiliki 11 wisata bahari namun Malaysia lebih unggul dalam menyumbang devisa pariwisata bagi negaranya yakni menyumbang 40% sedangkan Indonesia hanya 10% (Deny, 2017).

Pengembangan pariwisata bahari yang diyakini dapat memiliki efek berganda (*multiplier effect*) yang dapat menyerap tenaga kerja, meningkatkan pendapatan masyarakat, mendatangkan devisa bagi negara dan dapat mendorong konservasi lingkungan serta mendorong terwujudnya negara maritim yang tangguh. Pembangunan pariwisata bahari yang hakikatnya adalah upaya mengembangkan dan memanfaatkan objek serta daya tarik wisata bahari di kawasan pesisir dan lautan Indonesia, berupa kekayaan alam yang indah, keragaman flora dan fauna seperti terumbu karang dan berbagai jenis ikan hias. Beberapa jenis kegiatan wisata bahari pada saat ini telah dikembangkan oleh pemerintah dan swasta, diantaranya wisata alam, pemancingan, berenang, berselancar, rekreasi pantai, wisata pesiar dan berlayar (Limbong, 2015).

Selain sumber daya bahari, juga diperlukan hal lain yang menunjang keberadaan dari sumber daya bahari tersebut salah satunya adalah transportasi laut. Transportasi merupakan sarana atau alat untuk membawa wisatawan menuju tujuan wisata serta sebagai sarana pergerakan di tempat tujuan wisata. Jika mengacu pada definisi *tourism is a temporary movement of people from one place to another* maka dapat diartikan bahwa keberadaan industri transportasi sangatlah penting. Di mana dengan mempertimbangkan bahwa perjalanan wisata menyangkut mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lain. Dengan begitu, transportasi laut dapat diartikan sebagai alat atau sarana bagi wisatawan untuk menuju tempat wisata yang dituju dengan melalui jalur laut. Transportasi laut yang biasa digunakan wisatawan dari satu negara ke negara lain adalah *cruise ship* (kapal pesiar) dan *yacht* (kapal layar).

Cruise Ship atau kapal pesiar adalah sebuah kapal yang digunakan secara khusus baik seseorang atau kelompok

untuk tujuan rekreasi. Para penumpang dari kapal pesiar ini akan menikmati dan menghabiskan waktu di atas kapal yang dilengkapi dengan berbagai pilihan layanan serta fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Kapal pesiar sendiri memiliki berbagai ukuran, mulai dari yang berkapasitas seratus penumpang hingga kapal pesiar ukuran besar yang mampu mengangkut hingga ribuan penumpang. Dalam perjalanannya kapal pesiar akan mengantar para penumpang ke destinasi wisata yang telah ditentukan sehingga kapal pesiar disini selain memberikan fasilitas juga dapat sebagai transportasi mengantar para penumpang ke destinasi wisata yang telah ditentukan dengan durasi waktu dari berhari-hari hingga berbulan-bulan lamanya (Subinarto, 2017).

Kemudian *Yacht* atau kapal layar adalah sebuah kapal berukuran sedang yang digerakkan dengan menggunakan layar dan memanfaatkan tenaga angin dan ombak sebagai pendorongnya. Kapal layar biasanya terdiri dari tiga tiang untuk dijadikan sebagai layar yang saling berkaitan dan kapal layar juga membutuhkan juru mudi yang berpengalaman (Nurtanio, 2016). Ukuran *yacht* pun bervariasi ada yang memiliki panjang mulai dari 6 m (20 kaki) sampai 30m (98 kaki) atau lebih namun kebanyakan yacht pribadi memiliki panjang sekitar 7-14 m. Dalam pengoperasionalnya, wilayah Indonesia Timur cenderung menjadi wilayah tujuan wisata untuk kegiatan *yachting*.

Kedua transportasi laut ini memiliki potensi yang besar baik sebagai penghubung masyarakat internasional dengan suatu negara ataupun untuk pariwisata suatu negara. Menurut data dari Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, tahun 2015 hingga 2016 jumlah kedatangan kapal pesiar ke sejumlah pelabuhan di Indonesia mengalami peningkatan. Tahun 2016, tercatat ada 400 kedatangan kapal pesiar ke Indonesia, meningkat dari tahun 2015 yang berjumlah 350 kedatangan. Dari jumlah tersebut, sekitar 70 persen kapal pesiar menyinggahi wilayah Indonesia bagian

timur dan 30 persen menyinggahi kawasan Indonesia bagian barat (Subinarto, 2017).

Sedangkan untuk *yacht*, sebelum tahun 2015, kunjungan kapal layar maksimal kunjungan tidak sampai 1000 kunjungan. Kemudian pada tahun 2015, terdapat 1531 kunjungan kapal layar, tahun 2016 naik 28,67% menjadi 1970 kapal dan tahun 2017 jumlah kunjungan *yacht* ke Indonesia meningkat menjadi 2.850 kunjungan (Triyono, 2017). Hal ini dikarenakan adanya deregulasi melalui Peraturan Presiden (Perpres) 105 Tahun 2015 mengenai kemudahan izin kapal layar untuk memasuki wilayah Indonesia yakni dengan sistem pendaftaran online (*Yacht Electronic Registration*) sehingga mampu memangkas biaya hingga 50% dari biaya sebelum deregulasi (Seo, 2017).

Di sisi lain dalam pemenuhan kebutuhannya, tentu mereka mengandalkan masyarakat setempat yang menjual bahan kebutuhan mereka sehingga dengan hal ini ekonomi masyarakat setempat pun akan terbantu. Hal ini pun selaras dengan pernyataan Achyaruddin selaku Dirjen Minat Khusus, Konvensi, Insentif dan Event Kemenparekraf bahwa:

“Para *yachters* umumnya menetap di satu negara sampai tiga bulan bahkan hingga satu tahun sehingga bisa dibayangkan berapa potensi uang yang akan beredar di masyarakat yang disinggahi kapal layar itu. Indonesia memang diinginkan oleh para pelayar untuk menjadi *playground yacht* mancanegara. Kalau mereka ke wilayah Pasifik, mereka butuh waktu yang lama untuk mencapai daratan, sementara di Indonesia paling lama seminggu sudah bisa menemukan daratan untuk disinggahi”

Dalam masa singgahnya, tak jarang juga para *yachter* melakukan kegiatan sosial dan membantu pendidikan anak-anak nelayan atau masyarakat pesisir. Dengan begitu, keberadaan *yachter* bagi Indonesia ini dapat berpotensi untuk

mensejahterakan masyarakat pesisir sangat besar apalagi mereka menghabiskan waktu berbulan-bulan untuk berlayar dan minimal 40 hari ada di daratan berinteraksi dengan masyarakat setempat. Selain itu, melalui kapal layar juga dapat mengenalkan wisata yang dimiliki masing-masing daerah di Indonesia. Rute dari kapal layar ini tidak menentu tergantung dari pengemudi dan kondisi perairan. Indonesia menjadi salah satu perairan yang baik bagi para wisatawan kapal layar, hal ini terbukti masih banyaknya wisatawan kapal layar yang berkunjung di Indonesia.

Dengan keberadaan *yachter* ini pula juga dapat menembus keterisolasian pulau-pulau kecil. Di mana dengan ukuran dan fisik kapal layar ini tidak diperlukan fasilitas tertentu ketika ingin berlabuh seperti pelabuhan. Maka dari itu, dengan adanya kapal layar yang dikemudikan para *yachter* ini terutama *yachter* asing dapat menembus pulau-pulau kecil yang sekiranya memiliki potensi wisata bahari, namun sulit diakses wisatawan karena keterbatasan infrastruktur dan fasilitas wisata.

Sekitar 65% dari total 467 kabupaten/kota yang ada di Indonesia berada di pesisir. Pada tahun 2010 populasi penduduk Indonesia mencapai lebih dari 237 juta orang yang 80% masyarakatnya memiliki kehidupan di kawasan pesisir (Greenpeace, 2013). Hal ini membuktikan bahwa laut merupakan salah satu sektor penting bagi Indonesia untuk memberdayakan kehidupan masyarakatnya. Peranan pemerintah khususnya pemerintah daerah dinilai penting untuk memberdayakan masyarakat di daerah pesisir sehingga pesisir tidak hanya identik dengan tempat berlabuhnya kapal nelayan tetapi dapat meningkat menjadi daerah pariwisata bahari. Dengan melihat kedua potensi transportasi laut ini, maka tidak heran pemerintah Indonesia memanfaatkan keberadaannya melalui berbagai kegiatan dan event baik berskala nasional hingga internasional sebagai media promosi untuk

mendongkrak popularitas potensi wisata yang dimiliki daerah di Indonesia.

C. Sejarah *Sail Indonesia*

Selain negara kepulauan, Indonesia juga memiliki wilayah perairan yang luas. Di mana dengan adanya potensi ini, dapat membidik masyarakat internasional untuk berwisata ke Indonesia dengan melalui transportasi laut atau sekedar menyalurkan hobi dengan berlayar. Dalam wisata perairan, bahari Indonesia menjadi alat utama yang menarik kunjungan para wisatawan terlebih bagi mereka yang negara asalnya tidak memiliki wilayah laut di kawasannya. Melihat potensi laut sebagai daya tarik kunjungan wisatawan mancanegara, maka perlunya berbagai strategi promosi yang dilakukan pemerintah Indonesia.

Penggunaan strategi ini tidak hanya berfokus di satu daerah saja, tetapi perlunya pemerataan di berbagai daerah Indonesia yang memiliki potensi wisata. Dengan begitu, pemerintah Indonesia dapat mengembangkan dan mengoptimalkan potensi yang dimiliki tiap daerah yang sekiranya memang potensi tersebut perlu untuk dieksplor sehingga dapat menjadi daerah wisata. Salah satu strategi yang dapat dilakukan adalah dengan penyelenggaraan kegiatan dan *event* internasional seperti *Sail Indonesia*.

Sail Indonesia merupakan kelanjutan dari kegiatan lomba layar yang telah dilaksanakan sejak tahun 1973 dengan rute Darwin menuju Dili atau dikenal sebagai *Darwin to Dili Yacht Race*. Namun karena situasi politik dan keamanan di Dili dan Irian Jaya pada saat itu sedang tidak stabil, maka pada tahun 1975 kegiatan tersebut dibatalkan. Kemudian pada tahun 1976, perlombaan kapal layar kembali diselenggarakan, akan tetapi pemerintah Indonesia mengubah rute perjalanan yang sebelumnya dari Darwin menuju Dili diubah menjadi dari Darwin menuju ke Ambon. Namun karena adanya kerusuhan sipil dan situasi politik di Ambon dan pulau-pulau disekitarnya

mengalami ketidakstabilan, akhirnya tahun 1999 kegiatan *Darwin to Ambon Yacht Race* terpaksa dibatalkan.

Kemudian pada bulan desember tahun 2000, Dr. Aji Sularso dari Kementerian Kelautan Indonesia saat itu mencetuskan ide untuk menyelenggarakan kegiatan *rally yacht* di perairan Indonesia. Ide ini didukung penuh oleh Kementerian Pariwisata Indonesia yang kemudian mencoba membentuk kelompok lomba *yacht* terkoordinasi kepada peserta *rally yacht* yang dimulai dari Darwin, Australia. Barulah pada tahun 2001, *rally yacht* dapat diadakan kembali dengan nama *Darwin Bali Yacht Race* yang diprakarsai oleh Dr. Aji Sularso dan PORLASI (Persatuan Olahraga Layar Se-Indonesia) dengan rute Darwin menuju ke Bali.

Pada awalnya kegiatan *Darwin Bali Yacht Race* hanya diikuti oleh dua kapal layar Australia dengan mengikuti rute yang telah ditentukan. Sedangkan peserta lainnya mencari rute tersendiri meskipun dengan tujuan akhir ke Bali (Indonesia S. , Sail Indonesia, History, the Organization and Mission, 2018). Seiring berjalannya waktu, kegiatan ini terus berkembang begitupula dengan jumlah peserta minat mengikuti yang terus meningkat. Hingga akhirnya kegiatan ini berubah nama menjadi *Sail Indonesia* pada tahun 2009 dan menjadi agenda tahunan kemaritiman Indonesia yang dipegang penuh oleh Kementerian Pariwisata.

Mulai tahun 2009, tema dan daerah tujuan akhir *Sail Indonesia* setiap tahun berganti sesuai dengan nama daerah tujuan akhir atau lokasi acara puncak. Dengan begitu pada tahun 2009, karena tujuan akhir *Sail Indonesia* bukan di Bali lagi tetapi di Bunaken maka *Sail Indonesia 2009* menggunakan tema *Sail Bunaken 2009*. Dalam kegiatan sekaligus *event* ini, para peserta tidak hanya dapat mendapatkan pengalaman berlayar di perairan Indonesia saja tetapi juga diberi kesempatan berwisata menikmati potensi alam dan budaya di beberapa daerah di Indonesia yang telah ditentukan secara gratis.

Setelah *Sail* Bunaken 2009, kegiatan serupa terus berlanjut pada tahun berikutnya dengan setiap kegiatan memiliki rute dan lokasi acara puncak yang berbeda, di antaranya: *Sail* Banda 2010, *Sail* Wakatobi-Belitong 2011, *Sail* Morotai 2012, *Sail* Komodo 2013, *Sail* Raja Ampat 2014, *Sail* Tomini 2015, *Sail* Selat Karimata 2016 dan kemudian *Sail* Sabang 2017 (Pengetahuan, 2017).

D. Gambaran Umum *Sail* Sabang

Perhelatan *Sail* Sabang merupakan sinergi dari Kementerian Pariwisata dan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman sebagai penyelenggara acara serta melakukan koordinasi dengan instansi dan swasta pendukung lain (Hayati, 2017). Dalam kegiatan *Sail* Sabang ini masuknya para peserta di wilayah Indonesia akan diterima oleh Bea Cukai yang berperan sebagai pelayanan Impor Sementara Kapal Wisata Asing (*Yacht*). Setiap peserta diwajibkan untuk mengurus dokumen *Vessel Declaration* kepada pihak bea dan Cukai selain itu Bea Cukai Kupang juga melakukan pengawasan terhadap Kapal Wisata (*Yacht*) Asing yang diatensi terdapat atau membawa Barang Larangan dan/atau Pembatasan (Cukai, 2017). Kemudian Yayasan Cinta Bahari Antar Nusa sebagai panitia sekaligus pendamping para peserta. Dan tentunya dalam masa pelayaran para peserta, juga beberapa pemerintah daerah yang menjadi bagian dari titik singgah para peserta *Sail* Sabang di mana pemerintah daerah diberi amanah untuk menyambut para peserta baik dengan menampilkan pertunjukan budaya khas daerah, makanan khas serta wisata khas yang dimiliki daerah tersebut.

Sail Sabang 2017 merupakan kegiatan ke-9 dari *Sail* Indonesia di mana Sabang menjadi titik singgah akhir sekaligus puncak acara dari kegiatan *Sail* Sabang. Seperti yang telah disebutkan di latar belakang masalah, rute dari *Sail* Sabang 2017 adalah dimulai dari Kupang sebagai *entry port*, dilanjutkan ke Timor Tengah Utara-Alor-Labuan Bajo (Komodo)-Sumbawa Besar-Medana Bay Lombok-Lovina (Buleleng Bali)-Karimunjawa-Kumai Pangkalanbun-Belitong-

Ketawai (Bangka Tengah)-Bintan- hingga terakhir di Sabang, Aceh (Pardosi, 2017) yang diikuti sekitar 23 peserta *yacht* mancanegara (Indonesia S. , Sail Indonesia 2017 List of Participants, 2017). Maka dapat terlihat bahwa di kegiatan ini, rute yang di arahkan kepada para peserta yakni membentang melewati daerah timur Indonesia hingga ke ujung barat wilayah Indonesia.

Namun sayangnya, di kegiatan *Sail* Indonesia tahun 2017 ini para peserta tidak singgah di Alor dan Timor Tengah Utara sesuai yang dijadwalkan dikarenakan adanya cuaca buruk (Reza, 2017). Bahkan lokasi acara puncak pun juga sempat terhalang oleh adanya cuaca buruk meski begitu para peserta tetap berhasil berlabuh dan mengikuti festival *Sail* Sabang. Dalam pelayarannya, kegiatan ini berlangsung selama kurang lebih 5 bulan yang mana dimulai dari bulan agustus (Kupang) hingga bulan desember (Sabang) (Rosary, 2017). *Sail* Sabang ini diikuti sekitar 23 peserta *yacht* asing, yakni dari negara Australia, Belanda, Inggris, Kanada, Amerika, Jepang, Kepulauan Virgin Britania Raya, Kaledonia Baru, Prancis, Norwegia dan Polandia.

Dalam pelaksanaannya, pemerintah Indonesia memberikan kemudahan dalam penggunaan visa di Indonesia kepada para peserta. Yakni melalui Kementerian Pariwisata memberikan kebijakan bebas visa kepada para peserta *Sail* Indonesia 2017 dengan menyediakan *social culture visa*. *Social culture visa* merupakan visa dengan masa berlaku selama 60 hari dan bisa diperpanjang 4 x 30 hari sehingga para *yachter* bisa berpetualang selama enam bulan. Dengan begitu para peserta tidak perlu khawatir mengenai durasi waktu selama tinggal dan mengikuti kegiatan *Sail* Indonesia 2017 ini (PR, 2017).

Sail Sabang merupakan salah satu *event* sekaligus kegiatan promosi pariwisata bertaraf internasional. Dengan mengusung tema “Sabang Menuju Gerbang Destinasi Wisata Bahari Dunia” menjadi harapan Sabang dapat lebih dikenal

masyarakat internasional melalui para *yachter* sebagai pintu gerbang ujung barat Indonesia di mana menjadi letak yang strategis jika mengingat daerah ini berbatasan dengan tiga negara yang cukup menarik wisatawan *yachter* yakni India, Thailand dan Malaysia.

Hal ini didukung oleh upaya pemerintah Indonesia yakni menjelang perhelatan *Sail Sabang*, Indonesia telah melakukan sebuah kerjasama dengan Thailand dan Malaysia melalui MoU *Marine Tourism Triangle Cooperation* Sabang-Phuket-Langkawi oleh ketiga negara di sela-sela forum *World Travel and Tourism Council (WTTC) Global Summit 2017* di Bangkok, Thailand. Kerjasama ini berisi kesepakatan Indonesia-Thailand-Malaysia mengenai satu paket kunjungan yang dapat dilakukan cruise maupun yacht dari negara manapun di mana dapat mengunjungi tiga negara, tiga destinasi yang dalam satu paket visit yang ada di jalur perahu pesiar maupun kapal layarnya (*Golden Triangle Saphula Regatta*) (Purwadi, 2017).

Di lain sisi, *Sail Sabang* memiliki tujuan untuk mengenalkan dan mempromosikan kepada masyarakat internasional melalui *yachters* asing dalam rangkaian kegiatan *Sail Sabang* atau *Sail Indonesia 2017* sebagai perwakilan masyarakat internasional mengenai budaya dan wisata khas baik wisata alam hingga buatan yang dimiliki Indonesia. Selain itu pemerintah Indonesia menjadikan *Sail Sabang Freediving Competition 2017* dalam kegiatan pendukung *Sail Sabang* sebagai kesempatan untuk menawarkan eksotisme dari eksibisi bawah laut di teluk Balohan, Sabang kepada 34 atlet *diving* dunia selaku peserta *Sail Sabang Freediving Competition 2017*.

Selanjutnya menjadi momentum pembuktian diri bahwa meskipun sempat terjadi sebuah insiden di Sabang, Aceh merupakan destinasi wisata yang aman, damai dan ramah terhadap wisatawan domestik ataupun internasional (Afif, 2017). Tidak hanya Aceh, perlunya pandangan positif untuk

daerah-daerah di Indonesia lainnya oleh masyarakat internasional dengan begitu Indonesia memanfaatkan perhelatan *Sail Sabang 2017*. Begitupula dengan Luhut Binsar Panjaitan selaku Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman mengatakan bahwa "Sesuai dengan arahan Presiden pada *Sail Karimata 2016*, bahwa sektor pariwisata menjadi lokomotif *event sail-sail* berikutnya, termasuk *Sail Sabang ini*," (Pratomo, 2017).

Paska merdeka, bukan berarti segala permasalahan Indonesia selesai sudah tetapi muncul berbagai permasalahan terutama adalah mengenai cakupan wilayah negara Indonesia. Sejak nenek moyang, masyarakat nusantara telah saling berinteraksi di mana salah satu mata pencaharian masyarakatnya adalah melaut sehingga mereka cenderung melakukan kontak sosial saat melaut. Seiring berjalannya waktu, karena interaksi telah terjadi dalam waktu yang cukup lama masyarakat setiap daerah mulai tidak memandang latar belakang daerah perseorangan tetapi melihat satu sama lain sebagai saudara jauh. Dengan begitu, banyak masyarakat yang saling melakukan kunjungan daerah baik sekedar untuk berdagang atau membeli bahan baku kebutuhan dan bahkan terjadi kawin silang antar daerah.

Dengan melihat sejarah masyarakat nusantara ini, cakupan wilayah Indonesia dibentuk dengan konsep wawasan nusantara di mana dengan melihat historis nenek moyang Indonesia di mana lautan bukan menjadi pemisah melainkan menjadi ranah pemersatu (penghubung) antar bangsa yakni dengan adanya interaksi seperti berdagang, melaut, dsb. Meski awalnya banyak negara yang menentang konsep wawasan nusantara ini, Indonesia tidak pantang menyerah. Segala aktivitas pemerintah Indonesia upayakan untuk memperjuangkan konsep wawasan nusantara agar di akui oleh dunia diantaranya seperti mengikuti berbagai Konvensi dan melakukan hubungan diplomatik ke negara-negara lain. Hingga akhirnya, upaya pemerintah Indonesia berhasil yakni melalui Konvensi Wina 1982 konsep wawasan nusantara di

akui dunia melalui *The Archipelagic Nation Concept* atau konsep negara kepulauan. Dengan begitu melalui kelautannya sebuah negara dapat terbentuk yakni negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan.

Di masa kini pemerintah Indonesia memanfaatkan kelautannya baik sebagai penggerak ekonomi, penelitian maupun sebagai pengenalan identitas Indonesia kepada masyarakat internasional yakni melalui mengeksplor perikanan, mineral di lautan dan juga wisata bahari. Pemerintah Indonesia telah melihat pariwisata menjadi sektor yang dapat “dijual” terutama wisata alam dan budaya Indonesia. Dengan begitu tidak heran banyak wisata dan budaya yang ditawarkan Indonesia melalui event maupun kegiatan yang diselenggarakan, salah satunya adalah melalui *Sail Sabang* dalam rangkaian *Sail Indonesia*.

Keberadaan kegiatan sekaligus event ini, menjadi ajang pemerintah Indonesia untuk memperkenalkan budaya dan wisatanya sekaligus juga untuk menghapus pandangan negatif yang Indonesia miliki. Dalam *Sail Sabang* para peserta atau *yachters* diajak untuk singgah di beberapa titik daerah dan dalam *Sail Sabang* ini rute daerah yang disinggahi peserta adalah Kupang sebagai *entry port*, dilanjutkan ke Timor Tengah Utara (Batal)-Alor (Batal)-Labuan Bajo (Komodo)-Sumbawa Besar-Medana Bay Lombok Utara-Lovina (Buleleng Bali)-Karimunjawa-Kumai Pangkalabun-Manggar-Belitung-Bangka Tengah (Pulau Ketawai)-Bintan- dan terakhir di Sabang (Aceh).