



Proceeding

SEMINAR NASIONAL

**PELUANG DAN TANTANGAN
MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA):
PERSPEKTIF HUKUM DAN PERLINDUNGAN SUMBER DAYA LAUT**

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Sabtu, 25 April 2015



25062015
271-① ✓

SEMINAR NASIONAL DAN *CALL FOR PAPERS*

**PELUANG DAN TANTANGAN MENUJU
MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)
PERSPEKTIF HUKUM DAN PERLINDUNGAN SUMBER DAYA LAUT**

YOGYAKARTA, 25 APRIL 2015



Diselenggarakan atas kerjasama:



JURNAL
**MEDIA
HUKUM**



FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA

**PELUANG DAN TANTANGAN MENUJU
MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)**
Perspektif Hukum dan Perlindungan Sumber Daya Laut

Penyunting:

Drs. Mujiyana, MSI.

Dr. Martino Sardi, M.A.

Desain Layout:

Soeprijadi

Penerbit:

Laboratorium Ilmu Hukum

Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Gedung E Ki Bagus Hadikusumo Lantai 2

Kampus Terpadu Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Jalan Lingkar Selatan, Tamantirto, Kasihan, Bantul, Yogyakarta

Telp. (0274) 387656 Ext. 124

Buku ini diterbitkan sebagai Prosiding Seminar Nasional dan Call For Papers yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UMY di Yogyakarta tanggal 25 April 2015

ISBN: 978-602-72534-0-7

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum wr. wb.

Puji syukur kita panjatkan ke hadirat Allah SWT, karena atas karunia-Nya Prosiding Seminar Nasional Peluang dan Tantangan Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN Perspektif Hukum dan Perlindungan Sumber Daya Laut, dapat diterbitkan. Seminar dengan tema "Peluang dan Tantangan Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN Perspektif Hukum dan Perlindungan Sumber Daya Laut" dilaksanakan pada tanggal 25 April 2015 di Kampus Terpadu Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, yang terselenggara atas kerjasama Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY), Magister Ilmu Hukum UMY dan Jurnal Media Hukum. Seminar Nasional Peluang dan Tantangan Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN Perspektif Hukum dan Perlindungan Sumber Daya Laut menjadi sumbangan pemikiran, media tukar menukar informasi dan pengalaman, ajang diskusi ilmiah, bagi kesiapan Indonesia menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN yang efektif berlaku pada Desember 2015, khususnya dalam aspek hukum dan pengelolaan sumber daya laut. Prosiding ini memuat karya tulis dari berbagai perguruan tinggi di Indonesia, dan sebagian tulisan yang terpilih akan diterbitkan dalam jurnal media hukum. Semoga penerbitan prosiding ini dapat digunakan sebagai data sekunder dalam pengembangan penelitian di masa akan datang, serta dijadikan bahan acuan dalam pengambilan kebijakan khususnya berkenaan dengan aspek hukum dan pengelolaan sumber daya laut di Indonesia dalam menghadapi MEA. Akhir kata kepada semua pihak yang telah membantu, kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum wr. wb.

Yogyakarta, 25 April 2015

Dekan

Fakultas Hukum UMY

Dr. Trisno Raharjo, S.H., M.Hum.

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	1
Kata Pengantar.....	3
Daftar Isi.....	4
SIAPKAH INDONESIA MENGHADAPI MEA?	
Hikmahanto Juwana	8
STRATEGI KEBIJAKAN UNTUK PERLINDUNGAN INVESTOR LOKAL DALAM ARUS BEBAS <i>ASEAN ECONOMIC COMMUNITY</i>	
Mukti Fajar ND	11
BIDANG I: POLITIK HUKUM	
01. PENEGAKAN HUKUM YANG BERORIENTASI PADA KEBERLANJUTAN SUMBER DAYA IKAN	
Rochmani	34
02. OTONOMI KHUSUS DAERAH PERBATASAN, ALTERNATIF SOLUSI PENYELESAIAN MASALAH PERBATASAN DI INDONESIA	
Ane Permatasari	54
03. POLITIK HUKUM PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA PERIKANAN	
Khaidir Anwar dan Eddy Rifai	68
04. TANGGUNG JAWAB NEGARA MELINDUNGI HAK-HAK KONSTITUSIONAL DALAM MENGHADAPI PERSAINGAN MEA 2015	
Septi Nur Wijayanti	82
05. PENENGGELAMAN KAPAL ASING DALAM UPAYA PERLINDUNGAN SUMBER DAYA LAUT DI INDONESIA: PERSPEKTIF HUKUM INDONESIA DAN HUKUM INTERNASIONAL	
Rofi Aulia Rahman	93
06. PENYELESAIAN SENGKETA INVESTASI MELALUI ARBITRASE DALAM MASYARAKAT EKONOMI ASEAN	
Fadia Fitriyanti, Andika Putra	101
07. ANALISIS YURIDIS TERHADAP UU NO. 38 TAHUN 2008 TENTANG PENGESAHAN (RATIFIKASI) PIAGAM ASEAN OLEH INDONESIA DALAM RANGKA MASYARAKAT EKONOMI ASEAN 2015	
Magdariza	113

PROSIDING SEMINAR NASIONAL DAN CALL FOR PAPERS

08.	PERLINDUNGAN HUKUM BAGI NELAYAN INDONESIA DALAM PENGEMBANGAN SUMBER DAYA LAUT UNTUK MERESPON MASYARAKAT EKONOMI ASEAN Dewi Nurul Musjtari	122
09.	STRATEGI POLRI MENGHADAPI MEA 2015 DALAM MENANGGULANGI KEJAHATAN TRANSNASIONAL Yeni Widowaty	135
10.	AKIBAT HUKUM RATIFIKASI PIAGAM ASEAN DAN PIAGAM IORA TERHADAP PENGATURAN KEPELABUHANAN MENUJU <i>SINGLE SHIPPING MARKET</i> DI INDONESIA Ferdi	145
11.	PARADIGMA PROFETIK: REKONSTRUKSI BASIS EPISTEMOLOGI DALAM POLITIK HUKUM DI INDONESIA Naya Amin Zaini	155
12.	POLITIK HUKUM PERLINDUNGAN DAN PEMBERDAYAAN PETANI TEMBAKAU DALAM MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN Nanik Prasetyoningsih	177
13.	IMPLEMENTASI <i>GREEN CONSTITUTION</i> MELALUI PENGUJIAN KONSTITUSIONALITAS UNDANG-UNDANG Tanto Lailam	191
BIDANG II : HUKUM DAN PEMBANGUNAN		
14.	LARANGAN PENGASINGAN TANAH DAN PELUANG INVESTASI ASING DI INDONESIA FX. Sumarja	202
15.	MASYARAKAT EKONOMI ASEAN: HAK MENGAWASI PEMERINTAH NEGARA REPUBLIK INDONESIA TERHADAP AKTIFITAS PENANAMAN MODAL ASING Djoko Imbawani Atmadjaja	217
16.	PEMBANGUNAN HUKUM PERLINDUNGAN NELAYAN TRADISIONAL DI ACEH DALAM KAITAN PEMANFAATAN SUMBER DAYA PERIKANAN SECARA BERKEADILAN Sulaiman, Teuku Muttaqin Mansur, Zulfan, M. Adli Abdullah	226
17.	LIBERALISASI PERDAGANGAN PADA MASYARAKAT EKONOMI ASEAN 2015 : SUATU TINJAUAN DARI KONSEP NEGARA KESEJAHTERAAN Delfiyanti	241

BIDANG III: PERLINDUNGAN SUMBER DAYA LAUT

18. PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA KORUPSI OLEH KORPORASI PENGELOLA SUMBER DAYA LAUT DALAM MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN
Eko Suwarni..... 256
19. *MARINE PROTECTION AREA* SEBAGAI UPAYA MELESTARIKAN WILAYAH LAUT INDONESIA
Noer Indriati..... 266
20. PENERAPAN *BLUE ECONOMY* DALAM KEBERLANJUTAN KETERSEDIAAN SUMBER DAYA LAUT GUNA MENINGKATKAN DAYA SAING INDONESIA MENYONGSONG MEA
Dhiana Puspitawati, Yasniar Rachmawati Madjid..... 274
21. SUMBER DAYA LAUT INDONESIA DALAM KANCAH MASYARAKAT EKONOMI ASEAN, ANTARA JEBAKAN REIFIKASI DAN *DEEP ECOLOGY*
Muhammad Rustamaji, Bambang Santoso..... 386
22. PENANGGULANGAN *ILLEGAL FISHING* DALAM RANGKA PENINGKATAN PEREKONOMIAN KELAUTAN
Shinta Agustina..... 301
23. OPTIMALISASI PENETAPAN DAERAH PERLINDUNGAN LAUT SEBAGAI BASIS PERLINDUNGAN SUMBER DAYA LAUT
Indien Winarwati..... 313
24. PERLINDUNGAN INDIKASI GEOGRAFIS IKAN TERUBUK BENGKALIS DALAM KERANGKA PERDAGANGAN REGIONAL MASYARAKAT EKONOMI ASEAN
Zulfikar Jayakusuma..... 327
25. PELIBATAN EKONOMI ISLAM DALAM PEMANFAATAN POTENSI SUMBER DAYA LAUT INDONESIA SEBAGAI LANGKAH STRATEGIS MENGHADAPI *ASEAN ECONOMIC COMMUNITY*
Muhammad Anif Afandi, Deni Febrian..... 339
- BIDANG IV: UMUM**
26. STRATEGI PERLINDUNGAN BATIK WARNA ALAM DENGAN PENDEKATAN *GREEN ECONOMY* MENGHADAPI *ASEAN ECONOMIC COMMUNITY*
Siti Nurhayati..... 360

PROSIDING SEMINAR NASIONAL DAN *CALL FOR PAPERS*

27.	ANTISIPASI PERSEKONGKOLAN TENDER DALAM PENGADAAN BARANG DAN JASA (<i>PROCUREMENT</i>) DALAM MENGHADAPI ERA GLOBALISASI	
	Agus Budiarto, Vincentia Esti P., Yosephus Mainake	372
28.	MENGAJI JARINGAN MODAL SOSIAL NELAYAN DAN DAMPAK KERAGAMAN ETNIS DI KEHIDUPAN NELAYAN PANTAI SENDANGBIRU KABUPATEN MALANG	
	Bhimo Rizky Samudro, Yogi Pasca Pratama, Sutomo	391
29.	PEMANFAATAN TIK DALAM PEMBANGUNAN EKONOMI KAWASAN INDONESIA TIMUR MENUJU MASYARAKAT EKONOMI ASEAN 2015	
	Reaza Rahmatika	406
30.	STRATEGI PENGUATAN KELEMBAGAAN MODAL PETANI MENYONGSONG MASYARAKAT EKONOMI ASEAN : KAJIAN PENGIKATAN PERJANJIAN KREDIT DENGAN SISTEM RESI GUDANG	
	Siti Zulaekhhah, Sri Kuswinarni, Ari Handriatni	415
31.	MENGUBAH PARADIGMA PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA DARI <i>CONTINENTAL</i> MENJADI <i>MARITIM BASED</i> (TRANSFORMASI <i>JALESVEVA JAYAMAHE</i> KEKUATAN POROS MARITIM DUNIA MENGHADAPI MEA 2015)	
	Qur'ani Dewi Kusumawardani	428
32.	PENGUATAN KARAKTER DAN MORAL BANGSA MENGHADAPI PERSAINGAN PADA ERA MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA) MELALUI BUDAYA ANTI PLAGIASI	
	Siti As'adah Hijriwati, Achmad Soeharto	442
33.	MEMBANGUN BUDAYA DAMAI DALAM MASYARAKAT ASEAN	
	Martino Sardi	451
34.	PRINSIP-PRINSIP PENGELOLAAN DAN PERLINDUNGAN SUMBER DAYA ALAM LAUT DALAM PERSPEKTIF HUKUM ISLAM	
	Masrullah, Murdian Munandar	458
35.	KEBIJAKAN PENENGGELAMAN KAPAL OLEH PEMERINTAH INDONESIA DALAM PERSPEKTIF HUKUM LAUT INTERNASIONAL	
	Yordan Gunawan, S.H., MBA, Muhammad Arizka Wahyu	473

**MENGUBAH PARADIGMA PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA
DARI *CONTINENTAL* MENJADI *MARITIM BASED*
(TRANSFORMASI *JALESVEVA JAYAMAHE* KEKUATAN POROS
MARITIM DUNIA MENGHADAPI MEA 2015)**

Qur'ani Dewi Kusumawardani

Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia

ABSTRAK

Bukti historis dalam prasasti Kota Kapur, Kedukan Bukit, Talang Tuo, Kerang Berahi, Telaga Batu, Palas Pasemah menunjukkan gemilangnya Angkatan Laut Sriwijaya. Negeri Siam, Ayuthia, Lagor, Campa, Anam, India, Filipina dan China menyimpan catatan Majapahit menyatukan Nusantara melalui kejayaan maritim. Aktivitas pelayaran niaga pada relief Candi Hindu dan Budha. Bukti megahnya kekuatan kapal Phinisi dari kebudayaan bugis, hingga Deklarasi Juanda, *United Nation Convention on the law of the sea* memantapkan keutuhan teritorial Indonesia dan posisi Indonesia sebagai *Archipelago state*.

Archipelago state yang didukung 17.504 pulau (9.634 pulau yang belum diberi nama dan 6000 pulau yang tidak berpenghuni), perairan seluas 93 ribu km² dan panjang pantai 95.181 km (hampir 25% panjang pantai di dunia) serta *megabiodiversity* kekayaan laut yang menyimpan potensi eksploitasi Rp. 156 miliar dollar AS per tahun, Indonesia seharusnya menjadi negara makmur, namun *viscious circle* masih menjebak rakyat Bahari dan perdagangan Indonesia hanya menguasai 1,8% pasar dunia. Pola paradigam kontinental atau *terrestrial* yang mengakar kuat sebagai landasan pembangunan ekonomi hasil cekokan Belanda yang memperkuat sistem feodalisme, telah terbukti telah mengesampingkan paradigma maritim sebagai *prime mover* budaya nenek moyang.

Pembangunan ekonomi termasuk dalam 4 hal penting fokus pelaksanaan MEA 2015, Indonesia pun harus serius mentikberatkan pada paradigma kemaritiman jika tidak ingin kalah bersaing dibanding negara lain. Berdasar peringkat sistem logistik pengapalan barang dari *Logistic Performance* 2014 survei Bank Dunia masih menempatkan Indonesia di posisi ke-53, Singapura ke-5 Malaysia ke-25, Vietnam ke- 48. Poros maritim pun menjadi peluang besar Indonesia untuk berjaya menghadapi MEA 2015. Metode pendekatan yang digunakan dalam kajian ini adalah

deskriptif analitis yang menjelaskan dan menganalisis transformasi paradigma maritim dari paradigma kontinental dalam menghadapi MEA 2015.

Perbaikan progresif melalui *jalasveva jayamahe* perlu ditransformasi untuk mengejar ketertinggalan melalui pembangunan komperhensif kawasan laut sehingga mata rantai kawasan domestik kuat dan mampu meningkatkan produktivitas kemaritiman melalui pembangunan sektor perhubungan laut dan penguatan hukum maritim yang mumpuni agar tercipta *multiplayer effect* bagi ekonomi Indonesia. Disisi lain, pekerjaan rumah pun di bidang hukum masih menanti yang harus segera diatasi terkait *sea robbery and piracy, illegal fishing, transnational threat, illicit trafiking in weapon of mass destruction* dalam rangka mencapai puncak keemasan Poros Maritim Indonesia.

Jalasveva jayamahe!

Kata Kunci: Poros maritim, *jalasveva jayamahe*, pembangunan ekonomi dan hukum

Strategy without tactics is the slowest route to victory, Tactics without strategy is the noise before defeat.

(Sun Tze)

Latar Belakang Masalah

Laut sebagai nafas bangsa telah ditunjukkan dalam catatan kuno Oppenheimer bahwa pelaut Nusantara telah dikabarkan kehadirannya di zaman Mesir Kuno. Bahkan Stephen Oppenheimer dalam *Eden in the East* menunjukkan kemungkinan eksodus manusia perahu Nusantara melalui jalur laut ke Utara (Cina dan Jepang), ke Barat (India), ke Selatan (Australia) dan ke Timur (Polinesia) sejak berakhirnya zaman es dan terjadinya banjir besar yang menenggelamkan paparan Sunda sekitar 12 ribu tahun silam.

Beberapa abad setelahnya, bukti sejarah kejayaan maritim nusantara yang mampu mengarungi samudera ganas dan kejam telah lantang terdengar ke santero dunia. Jejak kerajaan Sriwijaya yang terekam di dalam prasasti Kota Kapur, Kedukan Bukit, Talang Tuo, Kerang Berahi, Telaga Batu, Palas Pasemah serta jejak kerajaan Majapahit dalam kitab Negarakertagama telah menunjukkan eksistensi kegemilangan armada lautnya. Negeri Siam, Ayuthia, Lagor, Campa, Anam, India, Filipina dan China menyimpan catatan kerjaan Majapahit bahwa wilayah Nusantara telah disatukan melalui laut.

Sureq La Galigo, karya sastra lokal Luwu, serta Hikayat dalam tradisi sastra Melayu, kita temukan dimensi budaya laut yang tangguh. Panteisme, animisme, dan dinamisme sebagai basis keyakinan agama bumi yang memengaruhi masyarakat pesisir, telah melahirkan berbagai tradisi

PELUANG DAN TANTANGAN MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

khas yang berhubungan dengan laut.²³³ Bagi Suku Bajo, laut adalah ibu yang memberikan kehidupan kepada anaknya, laut tidak hanya bernilai ekonomis tetapi magis-religius. Petuah adat yang sering didengar di kalangan Suku Bajo adalah *di lao' denakangku* yang berarti lautan adalah saudaraku. Seharusnya telah nyata terasa bahwa budaya laut merupakan salah satu pilar penting peradaban masyarakat Indonesia.

Sejarah bangsa Indonesia terlukis dengan visi maritim yang kental, namun penjajahan Indonesia selama 350 tahun oleh Belanda, bukan saja menjarah hasil bumi, tetapi Indonesia pun terjajah secara mentalitas. Mengubah mental bangsa Indonesia yang semula gagah berani menjadi inferior, mental inlander dan feodalistik. Sejarah kelam masa kolonial Belanda, yang dimulai dengan penjajahan VOC kemudian dilanjutkan oleh kerajaan Belanda menunjukkan bahwa masyarakat dibatasi secara ketat untuk berhubungan dagang selain dengan Belanda selain itu pula pemerintah kolonial menggenjot aktivitas agraris dengan melaksanakan tanam paksa demi kepentingan kaumnya.

Belanda berpikir bahwa dengan menguasai laut maka mekanisme kekuasaan politis dapat terkontrol sehingga pengamanan jalur pengiriman hasil sumberdaya alam di kepulauan Indonesia ke tanah Belanda dan pengiriman untuk memperdagangkan hasil sumber daya alam Indonesia ke negara-negara lain seperti Eropa, Afrika, maupun Timur Tengah mudah untuk dilaksanakan. Tiga kata suci penyulut semangat yaitu 3G (*gospel, gold, glory*) merupakan kunci tujuan strategis dalam penguasaan sumberdaya alam. Bangsa yang berjaya (*glory*), merupakan bangsa yang mampu menguasai sumber daya alam (*gold*) dengan penguasaan manusia melalui penyebaran konsep peradaban (*gospel*), yang meliputi: agama, filosofi, sistem budaya, dan modernitas kaum kolonial.²³⁴

Pasca Indonesia mendapatkan kemerdekaannya, budaya agraris yang menyatu dengan tradisi Jawa terbawa dalam pemikiran pemimpin bangsa saat itu yaitu Soekarno sebagai kepala negara yang dibesarkan dalam tradisi budaya sawah-pedalaman Jawa-Bali Karakter pokok budaya sawah adalah dominannya peranan tanah, lokalitas, sebagai modal utama produksi, dan banyaknya tenaga kerja untuk menggarap tanah menjadi lahan persawahan. Dalam masyarakat agraris dibutuhkan, adanya otorita sentral yang kuat, jika tidak demikian, maka pengaturan air, pengaturan warga yang berjubel-jubel dalam satu lokal, tidak akan bisa berjalan dengan baik. Hal ini sebenarnya cocok dengan tata cara pengaturan negara yang baru merdeka karena dibutuhkan otoritas yang kuat untuk membangun secara bersama sebuah negara yang sebelumnya terjajah menjadi negara merdeka dan berdaulat.

²³³ Haesy, Syamsuddin. 2015. *Budaya Laut Seluas Samudera*. Akar padi. Hlm.1.

²³⁴ Haesy, Syamsyudin. *Loc.cit*.

Namun visi negara maritim Indonesia tak sepenuhnya lepas dari pemikiran Soekarno, Soekarno mengawali kesadaran natur maritim dengan menunjuk PM Djoeanda untuk membuat deklarasi wawasan Nusantara pada 13 Desember 1957 dan memperjuangkan di forum internasional atas archipelago Indonesia melalui *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1958.²³⁵ Pidato Soekarno dalam *National Maritime Convention* tahun 1963 menguatkan dukungannya pada penguatan maritim.²³⁶ Namun, Soekarno dijatuhkan pada saat dia hampir berhasil menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim yang disegani di Asia dengan dukungan Uni Sovyet waktu itu.

Pembangunan pemerintah awal Orde Baru berorientasi pada usaha penyelamatan ekonomi nasional terutama pada usaha mengendalikan tingkat inflasi, penyelamatan keuangan negara dan pengamanan kebutuhan pokok rakyat. Tindakan pemerintah dilakukan karena kenaikan harga pada awal tahun 1966 yang menunjukkan tingkat inflasi kurang lebih 650% setahun.²³⁷ Sisi maritim yang coba dibangun adalah Indonesia diakui sebagai Archipelagic State dalam konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional 1982 (UNCLOS '82), dan telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, Namun, pemerintahan Soeharto yang didukung Angkatan Darat yang kuat membawa konsep pembangunan nasional lebih terarah pada pembangunan yang berorientasi daratan. Model pembangunan yang diciptakan terobsesi dengan pertumbuhan tinggi selama dua dekade terakhir, namun pembangunan Orde Baru ternyata rapuh dan diperparah oleh kapitalisme kroni.

Era Presiden BJ Habibie, diadakan deklarasi Bunaken sebagai komitmen pemerintahan untuk mengembangkan Maritim, dengan dua komitmen dasar yaitu satu, visi pembangunan dan persatuan nasional Indonesia harus juga berorientasi ke laut dan kedua, semua jajaran pemerintah dan masyarakat hendaknya juga memberikan perhatian untuk pengembangan, pemanfaatan dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia. Dilanjutkan dengan masa Presiden Abduraahman wahid dengan dibentuk nya Departemen Eksplorasi laut dan Megawati membawa visi maritim melalui Seruan Sunda Kelapa.

Masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mencanangkan pembangunan kelautan Indonesia yang seimbang antara pembangunan matra darat (*land based development*) dan pembangunan matra laut (*ocean based development*). Namun sayang, gagasan-gagasan untuk

²³⁵ Azizy, Auhadillah. 2014. *Doktrin Maritim ala Jokowi*-JK. Jawa Pos.

²³⁶ yaitu 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, untuk menguasai lautan kita harus menguasai Armada yang seimbang."

²³⁷ Ali Moertopo. 2004. *Strategi Pembangunan Nasional* dalam Eka Nova Prasetya Pinem. *Kebijakan Politik Fusi : Suatu Tujuan Politik Kepartaian Rezim Orde Baru*, FISIP, Universitas Sumatera Utara. Halaman 48

PELUANG DAN TANTANGAN MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

membangun sektor maritim Indonesia hanyalah menjadi sekedar gagasan karena upaya yang telah tersistematis untuk merealisasikannya sangat rendah di pemerintahan sebelumnya, sehingga bidang kelautan belum mendapatkan perhatian serius dari pemerintah karena pembangunan bidang kelautan belum dijadikan pengarusutamaan (*mainstreaming*) pembangunan Nasional.

Presiden Joko Widodo pun tampil memukau dengan visi besar menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dan semboyan *Jalaseva Jayamabe*²³⁸, selaras dengan pembentukan Kementerian Koordinator Kemaritiman yang membawahi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata dan Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral. Presiden Joko Widodo menyadari bahwa Indonesia memiliki potensi kelautan yang luar biasa besar.²³⁹ Indonesia yang terdiri dari 17.508 pulau, dengan panjang pantai lebih dari 1/8 panjang keliling bumi, wilayah laut seluas 5,8 juta km² serta cakupan ZEE seluas 7,2 km².²⁴⁰ Indonesia memiliki keanekaragaman hayati laut tertinggi di dunia.

Indonesia memiliki *mega-marine biodiversity*, yang merupakan modal utama bagi industri bioteknologi kelautan (*marine biotechnology industry*). Industri bioteknologi kelautan meliputi: (1) ekstraksi senyawa bioaktif (*bioactive compounds*) atau bahan alam (*natural products*) dari biota laut sebagai bahan baku untuk industri makanan dan minuman, farmasi, kosmetik, cat, film, biofuel, dan sebagainya; (2) rekayasa genetik (*genetic engineering*) untuk menghasilkan induk dan benih ikan, hewan, dan tanaman yang berkualitas unggul; dan (3) bioremediasi lingkungan. Potensi nilai ekonomi total dari produk perikanan dan produk bioteknologi kelautan Indonesia diperkirakan sekitar 82 milyar dolar AS per tahun. Sementara di tingkat dunia, potensi ekonomi industri

²³⁸ (1) Kita harus bekerja dengan sekeras-kerasnya untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama memungguni laut, memungguni samudra, memungguni selat dan teluk; (2) kini saatnya kita mengembalikan semuanya sehingga Jalaseva Jayamabe, di laut justru kita jaya, sebagai semboyan nenek moyang kita di masa lalu, bisa kembali membahana nahkoda yang dipercaya oleh rakyat, saya mengajak semua warga bangsa untuk naik ke atas kapal Republik Indonesia dan berlayar bersama menuju Indonesia Raya. Kita akan kembangkan layar yang kuat. Kita akan hadapi semua badai dan gelombang samudera dengan kekuatan kita sendiri. Saya akan berdiri di bawah kehendak rakyat dan Konstitusi. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa merestui upaya kita bersama. (Pidato Presiden Joko Widodo).

²³⁹ Potensi wilayah pesisir dan lautan Indonesia dipandang dari segi Perikanan meliputi; Perikanan Laut (Tuna/Cakalang, Udang, Demersal, Pelagis Kecil, dan lainnya) sekitar 4.948.824 ton/tahun, dengan taksiran nilai US\$ 15.105.011.400, Mariculture (tumpukan laut, ikan, dan kerang-kerangan serta Mutiara sebanyak 528.403 ton/tahun, dengan taksiran nilai US\$ 567.080.000, Perairan Umum 356.020 ton/tahun, dengan taksiran nilai US\$ 1.068.060.000, Budidaya Tambak 1.000.000 ton/tahun, dengan taksiran nilai US\$ 10.000.000.000, Budidaya Air Tawar 1.039,100 ton/tahun, dengan taksiran nilai US\$ 5.195.500.000, dan Potensi Bioteknologi Kelautan tiap tahun sebesar US\$ 40.000.000.000, secara total potensi Sumberdaya Perikanan Indonesia senilai US\$ 71.935.651.400 dan yang baru sempat digali sekitar US\$ 17.620.302.800 atau 24,5 %. Potensi tersebut belum termasuk hutan mangrove, terumbu karang serta energi terbarukan serta jasa seperti transportasi, pariwisata bahari yang memiliki peluang besar untuk dikembangkan. (Wibowo, Luqman. *Potensi Sumber Daya Kelautan Indonesia*. <https://wibowo19.wordpress.com/2009/08/26/301/>. Diakses tanggal 5 April 2015).

²⁴⁰ Wahyono S.K., *Indonesia Negara Maritim, dalam Masalah Perbatasan Wilayah laut Indonesia Di Laut Arafuru dan laut Timor*. 169-170.

bioteknologi kelautan empat kali nilai ekonomi industri teknologi informasi.²⁴¹ Tetapi mengapa perekonomian Indonesia masih bergantung pada pertambangan, kehutanan (setiap hari hutan seluas 500 lapangan bola menghilang dari bumi Indonesia) dan industri pengolahan? Bahkan total kontribusi sektor maritim hanya 20 % dari produk domestik bruto (PDB), di bawah Thailand dan Korea Selatan.

Indonesia seharusnya menjadi negara makmur, namun *viscious circle* masih menjebak rakyat Bahari dan perdagangan Indonesia hanya menguasai 1,8% pasar dunia. Bahkan Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti bahkan menyatakan bahwa negara merugi 11 triliun rupiah di sektor kelautan dan perikanan. Susi menjelaskan, dari total 5329 kapal muatan yang terdata, dengan alokasi BBM 2,1 juta kilo liter pertahun dan subsidi 11,5 triliun rupiah, Pendapatan Negara Bukan Pajak (BNPB) yang didapat hanya 300 miliar rupiah.²⁴²

Kerugian yang dialami Indonesia di sektor maritim sangatlah besar yang tentunya akan berdampak pada menurunnya tingkat pembangunan ekonomi dikarenakan besarnya uang negara yang hilang. Setidaknya, sektor kelautan dan perikanan telah menghabiskan uang negara sekitar Rp 18 triliun setiap tahunnya. Nilai tersebut dipakai untuk operasional pengembangan sektor kelautan dan perikanan berupa anggaran KKP sekitar Rp 6,5 trilion serta subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) untuk perikanan sebesar Rp 11,5 triliun.²⁴³ Padahal disisi lain pembangunan ekonomi termasuk dalam 4 hal penting fokus pelaksanaan Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015. Pembentukan kawasan perdagangan bebas ASEAN dilakukan dengan menghilangkan hambatan perdagangan baik tarif maupun non tarif bagi negara-negara anggota ASEAN melalui skema *Common Effective Preferential Tariffs for ASEAN Free Trade Area* (CEPT AFTA) yang saat ini telah diubah menjadi skema ATIGA (*ASEAN Trade in Good Agreement*).²⁴⁴ Dalam Skema CEPT ini, tingkat bea masuk diturunkan sampai dengan 0-5 % secara bertahap sejak tahun 2001 serta hambatan kuantitatif dan hambatan non tarif lainnya untuk dieleminasi. Sejak saat ini lebih dari

²⁴¹ Dahuri, Rokhmin. 2014. *Membangun Raksasa Ekonomi Kelautan yang Tertidur*. Artikel Kompasiana. <http://ekonomi.kompasiana.com/manajemen> diakses tanggal 5 April 2015

²⁴² Republika. 2014. *Menteri Susi ungkap kerugian negara di sektor kelautan dan perikanan* <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/14/10/31/ncb0sh-menteri-susi-ungkap-kerugian-negara-di-sektor-kelautan-dan-perikanan> diakses tanggal 5 April 2015.

²⁴³ Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2014. *Potensi PNBPN sektor kelautan*. <http://kkp.go.id/index.php/berita/potensi-pnbp-sektor-kelautan-capai-rp-25-triliun/> diakses 6 April 2015. Berdasarkan data *Food and Agricultural Organization* (FAO), Indonesia disebutsebut mengalami kerugian sebesar US\$ 3.21 miliar akibat illegal fishing yang dilakukan oleh nelayan asing di perairan Indonesia.

²⁴⁴ *ASEAN Economic Community* (AEC) adalah salah satu dari 3 pilar konsep *ASEAN Integration* yang telah disetujui bersama oleh Kepala Negara dari 10 negara anggota ASEAN dalam pertemuan di Bali tahun 2003 yang dikukuhkan lewat *Declaration of ASEAN Concord II* atau yang dikenal dengan *BALI Concord II*. Konsep utama dari AEC adalah menciptakan ASEAN sebagai sebuah pasar tunggal dan kesatuan basis produksi dimana terjadi *free flow* atas barang, jasa, factor produksi, investasi dan modal serta penghapusan tarif bagi perdagangan antar negara ASEAN.

PELUANG DAN TANTANGAN MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

99% produk yang tercakup dalam ASEAN memiliki tarif berkisar 0-5% termasuk produk-produk perikanan.

Sektor-sektor prioritas dalam rangka menuju Ekonomi ASEAN juga telah disepakati. Pada ASEAN Summit ke 9 tahun 2003, ada 11 *Priority Integration Sector* (PIS) yang dalam perkembangannya, tahun 2006 menjadi 12 PIS yang terdiri atas 7 sektor barang dan 5 sektor jasa yaitu produk-produk pertanian, otomotif, elektronik, perikanan, produk-produk turunan dari karet, tekstil, dan pakaian, produk-produk turunan dari kayu, transportasi udara, e-ASEAN (ICT), kesehatan, pariwisata dan jasa logistik.

Indonesia pun harus serius mentikberatkan pada paradigma kemaritiman jika tidak ingin kalah bersaing dibanding negara lain. Tentunya di Era Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015, Indonesia tidak ingin hanya menjadi penonton semata sehingga bersama dengan semboyan *Jalaseva Jayamabe* harus memenangi persaingan secara sehat dengan negara ASEAN lainnya, oleh karena itu penulis tertarik untuk mengetahui; Bagaimana langkah-langkah transformasi *jalaseva jayamabe* dalam rangka mengubah arah paradigmatik pembangunan ekonomi Indonesia dari *continental based* menjadi *Maritim Based* sebagai kekuatan poros maritim dunia dalam menghadapi MEA 2015?

Pembahasan

Barang siapa yang menguasai laut, ia akan menguasai dunia, kutipan kalimat legendaris dari Alfred Thayer Mahan (1890) dalam karyanya: *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783* tentunya menjadi kalimat yang seharusnya menginspirasi Indonesia untuk dapat memajukan sektor maritimnya. Betapa tidak, sebuah cerita saat masa kolonialisme dan imperialisme, negara yang berbatasan langsung dengan laut, semisal Inggris akan lebih beruntung daripada Prancis. Inggris bebas berlayar dengan kapalnya dan memberikan pengaruh hingga kepada 100 negara jajahan, sedangkan Prancis harus memutar selat Gibraltar untuk mempertemukan dua armada kapalnya. Begitu pula Spanyol, Portugal dan Belanda telah membuktikan walau dengan wilayahnya yang kecil namun dapat menguasai perdagangan dan kekayaan negara lain.

Indonesia harusnya belajar dari sejarah, Indonesia harus tergelitik dan melaksanakan transformasi mengubah paradigma daratan ke paradigma maritim secepatnya. Paradigma dalam bahasa Inggris disebut *paradigm* dan bahasa Prancis *paradigme*, ia berasal dari bahasa Latin "*para*" dan "*deigma*". Para berarti di sisi, di samping dan deigma berarti contoh, pola, model. Sedangkan *deigma* dalam bentuk kata kerja *deiknynai* berarti menunjukkan atau mempertunjukkan sesuatu. Dengan begitu, secara *epistimologis*, paradigma berarti disisi model, disamping pola atau disisi contoh.

Paradigma berarti pula sesuatu yang menampakkan pola, model atau contoh. Paradigma juga sinonim dengan *guiding principle, basic point of view* atau dasar perspektif ilmu, gugusan pikir, model, pola, kadang ada pula yang menyebutnya konteks. Secara terminologi, paradigma berarti jalinan ide dasar beserta asumsi dengan variabel-variabel idenya.²⁴⁵ Paradigma maritim di sini adalah pola pikir (*pattern of thought*) cara pandang terhadap diri dan lingkungannya sebagai bangsa dan negara maritim yang akan mempengaruhinya dalam berpikir (kognitif), bersikap (afektif), dan bertindak laku (konatif).²⁴⁶

Paradigma pembangunan kita umumnya masih memusatkan perhatiannya untuk mengalokasikan sumberdaya pembangunan yang ada kepada sektor-sektor atau wilayah-wilayah yang berpotensi besar dalam menyumbang pada pertumbuhan ekonomi, yang pada umumnya berlokasi di kawasan darat. Dimana paradigma yang terus berlangsung sampai saat ini oleh para pembuat kebijakan di tingkat pusat dan daerah lebih berorientasi ke darat daripada sektor laut. Sudah saatnya bangsa kita merubah cara pandang pembangunan dari pembangunan yang semata berbasis daratan (*Land based development*) menjadi lebih berorientasi kepada pembangunan berbasis kelautan (*Ocean based development*), mengingat negara kita adalah negara kepulauan yang sudah diakui dunia dan terakomodasi dalam UUD 1945 pasal 25A.²⁴⁷

Fakta melimpahnya keanekaragaman hayati laut Indonesia tidak hanya dari sektor yang terlihat yaitu perikanan dan pariwisata bahari namun pemanfaatan sektor biofarmasetika laut menyimpan potensi sebesar US\$ 330 miliar per tahun, yang dapat digunakan untuk pengembangan industri bioteknologi bahan pangan, obat-obatan, kosmetika dan bioremediasi. Sedangkan dari sektor transportasi laut ada potensi US\$ 90 miliar per tahun, sementara minyak bumi dan *gas offshore* senilai US\$ 68 miliar. Sebanyak 70% dari produksi minyak dan gas bumi berasal dari pesisir, dengan 40 dari 60 cekungan potensial mengandung migas terdapat di lepas pantai, 14 di pesisir dan hanya 6 di daratan. Hasil *seabed mineral* mencapai US\$ 256 miliar per

²⁴⁵ Zumri Bestado Sjamsuar, 2009. *Paradigma Manusia Surya, Membongkar Mitos Parokhialitas Sumber Daya Manusia*. Halaman 12. Istilah paradigme pertama kali diperkenalkan oleh Thomas Khun (1962) dan kemudian dipopulerkan oleh Robert Friedrichs (1970).

²⁴⁶ Sulistiyono, Singgih Tri. 2014. *Optimalisasi Pemberdayaan Potensi wilayah Pesisir di Kabupaten Bantaeng*. Seminar Nasional dan Workshop. Hlm.1

²⁴⁷ Ambarwati, Ririn. 2014. <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver2/news/read/115/membangun-kelautan-untuk-mengembalikan-kejayaan-sebagai-negara-maritim.html> diakses tanggal 6 April 2015. Pembangunan yang bertumpu pada daratan ini berhasil meningkatkan PDB per kapita dari USD 1.161 pada 2004 menjadi USD 3556 pada 2012. Meningkat tiga kali lipat, Namun disaat yang bersamaan indeks pembangunan manusia Indonesia merosot dari 0,697 menjadi 0,629. Ketimpangan sosial meningkat krena 20% penduduk terkaya Indonesia menguasai separuh pendapatan nasional. Ketimpangan geografis juga terjadi antara daerah yang berpenghasilan tinggi yaitu Kalimantan Timur dan Jakarta yang bertumpu pada industri kehutanan, pertambangan dan pajak kendaraan dengan daerah yang berpendapatan sangat rendah yaitu Nusa Tenggara dan Maluku Utara, yang bertumpu pada laut dan merupakan gugus kepulauan di kawasan timur. (Farid, Hilmar.2014. *Arus Balik Kebudayaan, sejarah sebagai kritik*. <http://hilmarfarid.com/wp/?p=621>, diakses tanggal 5 April 2015).

PELUANG DAN TANTANGAN MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

tahun, sektor industri dan jasa maritim mencapai US\$ 72 miliar per tahun dan garam mencapai US\$ 28 miliar per tahun.²⁴⁸

Indonesia memiliki potensi sumber daya yang melimpah dari laut, namun pertarungan di kancah AFTA tidak mudah²⁴⁹, berdasarkan laporan tahunan dari *World Trade Organization* (WTO) menyatakan bahwa dilihat berdasarkan sumbangannya terhadap nilai total ekspor, Indonesia tidak termasuk negara eksportir penting untuk barang di tingkat Internasional, sehingga Indonesia bukan penentu harga melainkan *price taker*.²⁵⁰ Oleh karena itu, memasuki diterapkannya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015 menjadi tantangan berat bagi pemerintahan kabinet Kerja yang berniat membangkitkan kembali kejayaan maritim nasional sebagai kekuatan poros maritim dunia.²⁵¹

Adapun untuk menghadapi berlakunya MEA 2015, Pemerintah seharusnya segera mengambil langkah-langkah strategi guna melaksanakan transformasi *jalesveva jayamabe*²⁵² mengubah arah paradigmatik pembangunan ekonomi Indonesia dari *continental based* menjadi *Maritim Based* sebagai kekuatan poros maritim dunia. *Sun Tzu's Strategy* mengingatkan para

²⁴⁸ Jakarta Post (2014), "RI Seeks More Investment in Maritime Sector", The Jakarta Post, Oktober 2, <http://www.thejakartapost.com/news/2014/10/02/ri-seeks-more-investment-maritime-sector.html>. diakses 6 April 2015.

²⁴⁹ Laporan *Logistic Performance Index* 2014 terbitan Bank Dunia menempatkan Indonesia di posisi ke-53. Negara-negara tetangga, seperti Singapura, berada di posisi ke-5, Malaysia ke-25, Thailand ke-35, dan Vietnam ke-48. Tiongkok, sebagai rekan utama dagang kita, berada di posisi ke-28. Fakta menarik lainnya, Thailand dan Malaysia termasuk dalam 10 besar negara kelompok menengah dengan kinerja terbaik. Mereka melakukan perubahan sistem logistik secara progresif. Dari sisi logistik, jelas kita tertinggal jauh dari rekan utama dagang kita di tingkat regional. Khusus mengenai pengapalan internasional, Indonesia berada di peringkat ke-74, jauh di bawah Vietnam yang ada di peringkat ke-42, Thailand ke-39, dan Malaysia ke-10. Sistem logistik pengapalan barang ke luar negeri menjadi salah satu isu pokok. Waktu yang diperlukan untuk mengurus administrasi ekspor di Indonesia memakan waktu rata-rata tiga hari. Padahal, rata-rata negara ASEAN sudah berhasil mereduksi menjadi 1-2 hari. (Prasetyantoko. 2014 *Membangun Poros Maritim Dunia*. <http://ow.ly/KNICZ>, diakses 2 April 2015).

²⁵⁰ Indonesia memiliki potensi untuk dijadikan basis konsumsi terbesar di ASEAN, sebab dengan 241 juta jiwa lebih penduduk Indonesia dapat diartikan sebagai pasar yang menggiurkan bagi segala pihak (Julipah Al Munawaroh. 2015. *Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015*).

²⁵¹ Disisi lain, ketika Indonesia jeli melihat peluang maka Pertama, poros maritim akan membangkitkan banyak sekali sektor industri turunan, selain industri transportasi laut itu sendiri. Kedua, akan meningkatkan intensitas perdagangan antarpulau yang berpotensi meningkatkan pembangunan regional. Ketiga, meningkatkan daya saing produk ekspor kita seiring dengan membaiknya sistem logistik nasional, terutama yang berbasis maritime (Prasetyantoko. 2014 *Membangun Poros Maritim Dunia*. <http://ow.ly/KNICZ>, diakses 2 April 2015).

²⁵² *Motto* atau seruan *TNI Angkatan Laut Indonesia* adalah: *Jalesveva Jayamabe* yang seringkali diterjemahkan dengan kalimat: Di Lautan Kita Jaya. Sebenarnya ungkapan ini berasal dari *Bahasa Sanskerta*: *Jales. eva Jayamabe* dan bisa dianalisa sebagai berikut:

- *jales.veva* terdiri dari dua bagian: *jales.u* dan *eva*. *Jales.u* berasal dari kata dasar *jala* (*maskulinum*) yang berarti *air* dan *jales.u* adalah bentuk *pluralis*, *lokativus* dan secara *harafiah* bisa diterjemahkan sebagai: "di air-air".

- *eva* adalah sebuah *partikel emfatik* dan bisa diterjemahkan dengan kata "-lah".

- *jayamabe*, berasal dari kata kerja (*verbum*), *ji*, yang *dikonjugasi* menurut waktu *presens*, persona ketiga pluralis dalam modus *indikatif* dan secara *harafiah* bisa diterjemahkan sebagai: "kita berjaya".

Jadi kalimat ini secara *harafiah* artinya adalah: "Di air-aidah kita berjaya!"

pemimpin untuk selalu melakukan langkah persiapan.²⁵³ Strategi yang diterapkan pemerintah sebagai berikut:

1. Pakar strategi maritim Inggris Dr. Geoffrey Till dalam *Sea power: A Guide to the Twenty First Century* (2013) menyatakan ada empat komponen dasar menuju terciptanya *sea power* sebagai basis Negara Maritim²⁵⁴. Basis yang harus dimiliki bangsa Indonesia adalah: (1) masyarakat yang memiliki preferensi terhadap laut (*maritime community*),²⁵⁵ (2) sumberdaya maritim (sumberdaya laut, infrastruktur²⁵⁶, perkapalan²⁵⁷), (3) posisi geografis, dan (4) *political will* pemerintah. Adapun untuk merealisasikan basis tersebut pemerintah perlu melaksanakan peningkatan daya saing ekonomi di bidang maritim²⁵⁸, meningkatkan laju ekspor terkait dengan sumber daya maritim (tidak hanya melaksanakan import semata), reformasi regulasi di bidang kemaritiman²⁵⁹, perbaikan infrastruktur armada laut²⁶⁰, reformasi iklim, reformasi

²⁵³ Sun Tzu berkata: Prajurit jagoan itu menang dahulu baru kemudian pergi berperang, sementara prajurit pecundang itu pergi berperang dahulu baru kemudian berusaha untuk menang". Penentuan keberhasilan itu ditentukan dalam persiapan yang mendetail dan tidak dalam eksekusi akhir. Dalam suatu rencana operasi militer bahkan disebutkan bahwa persiapan itu adalah 2/3 dari kemenangan yang harus dilakukan untuk menghindari kefatalan. Perencanaan yang mendetail juga memerlukan geladi, *rehearsal* dan uji coba agar dalam pelaksanaan sebenarnya kita tidak kehilangan momentum yang dapat membawa kerugian/ korban. Orang bijak mengatakan *preparation meets opportunity*.

²⁵⁴ Selain itu, menurut Alfred Thayer Mahan, menggolongkan enam elemen yang merupakan elemen penting dari *Sea Power*, yaitu *geographical position* (posisi geografis), *physical conformation* (bentuk fisik), *extent of territory* (luas wilayah), *number of population* (jumlah penduduk), *national character* (karakter bangsa) dan *character of government* (karakter pemerintah). Dari uraian di atas dapat diartikan bahwa *sea power* tidak hanya terbatas pada kekuatan Angkatan Laut (*naval power*) saja, tetapi *sea power* juga mencakup seluruh komponen kekuatan maritime. (Konsep Sea Power dari Alfred Thayer Mahan dalam bukunya *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*).

²⁵⁵ Pembangunan sosial budaya bahari yang selama masa dominasi kolonial mengalami kemunduran. Oleh sebab itu perlu sosialisasi dan internalisasi nilai-nilai kebaharian dalam kehidupan sosial budaya masyarakat Indonesia. Pembangunan sosial budaya maritim dapat dilakukan melalui pendidikan baik formal maupun non-formal yang merupakan media untuk sosialisasi dan internalisasi nilai-nilai sejarah dan budaya maritim. Selain itu, rata-rata konsumsi ikan orang Indonesia adalah 30 kg. per tahun masih kalah dengan konsumsi ikan orang Malaysia yang mencapai 37 kg. per tahun. Jika dibandingkan dengan Jepang, kita hanya separuh dari konsumsi mereka yang mencapai lebih dari 60 kg. per tahun. Kalau konsumsi ikan saja masih rendah, itu artinya tidak mengherankan jika penanganan *illegal fishing* tidak dianggap penting.

²⁵⁶ Pelaksanaan dan pengaplikasian sistem keamanan laut nasional yang optimal melalui suatu sistem pertahanan yang solid dengan membangun armada maritim yang kuat guna mengendalikan situasi di laut nusantara yang dapat berfungsi sebagai pertahanan lapis dalam guna mengamankan dan mempertahankan keutuhan wilayah negara.

²⁵⁷ World Bank report, *shipping a container from Padang to Jakarta costs more than three times as much shipping the same container from Jakarta to Singapore*. (Henry Sandee, "Promoting Regional Development in Indonesia through Better Connectivity," *The World Bank News and Broadcast*, <http://go.worldbank.org/Z.6VE3IDAF0>, diakses tanggal 3 April 2015)

²⁵⁸ Dalam hal ini pembangunan ekonomi negara maritim paling tidak mencakup tiga aspek yaitu aspek sistem ekonomi, produksi dan distribusi. Secara makro, sistem ekonomi Indonesia harus didasarkan atas ideologi ekonomi kerakyatan yang dapat digali dan dikembangkan dari ideologi Pancasila.

²⁵⁹ Terwujudnya kebijakan dan regulasi pemerintah yang berorientasi maritim dengan menyamakan cara pandang seluruh lembaga terkait bahwa negara Indonesia adalah negara kepulauan, dimana laut sebagai ruang hidup dan ruang juang masyarakat yang hidup di negara kepulauan melalui pembentukan jaringan kerja budaya, politik, dan ekonomi dalam rangka mendukung proses pembangunan ekonomi maritim.

²⁶⁰ Armada transportasi laut (*merchant shipping fleet*) merupakan salah satu faktor terpenting untuk pembangunan ekonomi negara maritim yang maju. Kepemilikan armada kapal sendiri merupakan sesuatu yang sangat penting bagi negara maritim. Situasi yang menyedihkan sekarang ini sedang terjadi di Indonesia. memiliki angkatan laut dan patroli polisi (*maritime fighting instruments*) yang belum sepenuhnya memadai untuk mengamankan wilayah

PELUANG DAN TANTANGAN MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

kelembagaan, pemberdayaan masyarakat bahari²⁶¹, pengembangan pusat bahari berbasis *website* teknologi Informasi serta penguatan ketahanan ekonomi di bidang kemaritiman.

2. Melakukan perbaikan infrastruktur maritim (biaya pengiriman logistik melalui infrastruktur Indonesia lebih besar 24 % dibandingkan Korea selatan sebesar 16 % dan Jepang sebesar 10 %).²⁶² Pembenahan pelabuhan diperlukan dalam mendukung perbaikan infrastruktur (saat ini dari 1240 pelabuhan, hanya 30 pelabuhan saja yang memiliki rencana induk pelabuhan umum). Konektivitas laut menjadi urat nadi interaksi sosial, politik dan peyerbukan budaya antar pulau.²⁶³
3. Pelaksanaan penegakan hukum di bidang perikanan dan penguatan angkatan laut melalui penambahan anggaran pertahanan maritim²⁶⁴ merupakan langkah penting dalam mewujudkan pengelolaan perikanan yang berkelanjutan. Dalam rangka melawan *illegal fishing* dan tindak pidana perikanan yang marak terjadi di Indonesia, salah satunya dengan membentuk pengadilan perikanan. Keputusan Presiden No. 6 tahun 2014 menetapkan pembentukan tiga Pengadilan Perikanan yaitu PN Ambon, PN Sorong dan PN Merauke. Sebelumnya sudah ada 7 lokasi yaitu Medan, Jakarta Utara, Pontianak, Tual, Bitung, Tanjung Pinang, Ranai, Provinsi Kepulauan Riau. Merupakan amanat Pasal 71 UU No. 45 tahun 2009 tentang Perikanan. Tiga lokasi peradilan baru ada di laut arafuru merupakan wilayah yang rawan *illegal fishing*, sehingga diharapkan dapat memberi efek jera bagi pelaku tindak pidana, sebaiknya pengadilan di bidang perikanan ditambah di Indonesia, dan pembuatan peraturan dengan sanksi yang lebih berat.

laut Indonesia yang sangat luas dari semua jenis tindakan kriminal dan ekspansi politik dan militer dari negara asing. (On the other side, naval modernization has encountered several challenges, such as limited resources, ill-equipped infrastructure and dated defense research facilities. The navy's strategic thinking remains rooted in a limited vision, a tight budget, and rudimentary upgrades. (Vibhanshu Shekhar and Joseph Chinyong Liow. 2014. *Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead*. Brookings instituton.)

²⁶¹ Mengikutsertakan masyarakat dalam pariwisata bahari melalui *sustainable eco tourism* merupakan salah satu hal yang menjadi *concern* pemerintah. Pariwisata bahari diyakini dapat menciptakan multiplier effect yang dapat menyerap tenaga kerja, meningkatkan pendapatan masyarakat, mendatangkan devisa bagi negara dan mendorong konservasi lingkungan. Pengembangan pariwisata bahari juga membangkitkan jiwa dan budaya bahari yang turut serta menciptakan negara maritim yang berjaya.

²⁶² Pelayanan pelabuhan di dalam negeri yang masih buruk terlihat dari catatan waktu kosong (*idle time*) yang tinggi, tanpa ada aktivitas bongkar muat. Paling buruk terjadi di pelabuhan Teluk Bayur dengan catatan sebanyak 12,6 jam per hari, pelabuhan Tanjung Pinang bisa mencapai 60 jam terutama saat hujan. Ketidakefisienan pengelolaan pelabuhan sangat menghambat perdagangan yang membuat biaya distribusi logistik di Indonesia sangat tinggi sebesar 23,6 persen terhadap Produk Domestik Bruto (Diakses dari <http://www.harian-nasional.com/index.php/ekonomi/pengelolaan-transportasi-laut-minim>).

²⁶³ Aspek fundamental dari pembangunan ekonomi negara maritim Indonesia adalah masalah integrasi ekonomi nasional. Disparitas ekonomi di antara pulau-pulau dan/ atau daerah masih terlihat dengan jelas sepanjang sejarah Indonesia. Ada beberapa pulau yang telah berkembang secara ekonomi, tetapi masih banyak juga pulau-pulau dan/atau daerah yang masih belum berkembang. (Kamaluddin, Laode. 2005. *Indonesia sebagai Negara Maritim dari Sudut Pandang Ekonomi*. Malang. Universitas Muhammadiyah Malang Press. hlm. 82-83).

²⁶⁴ *Indonesia's defence budget in 2013 (US\$8.37 billion) stood much lower than that of Australia (US\$26 billion), China (US\$112 billion), India (US\$36 billion), Japan (US\$51 billion) and South Korea (US\$ 31.8 billion)* (Chapter Six: Asia," *The Military Balance*, vol. 114, no. 1, 2014, p. 222-286).

4. Melaksanakan pembangunan ekonomi berorientasi maritim, tidak lantas dengan merusak laut sehingga diperlukan upaya-upaya untuk mencegah kerusakan ekosistem laut melalui aksi penyelamatan dan pemulihan laut. Ketika laut bersih, indah dan berkembang baik, maka akan memberikan hasil perikanan yang lebih melimpah.

Konsep pembangunan ekonomi biru dilaksanakan melalui pengelolaan wilayah kondisi sektor kelautan dan perikanan saat ini memiliki peranan yang sangat penting dalam menudukung perekonomian bangsa, selain menyediakan bahan pangan dan bahan baku bagi industri, sektor ini juga berperan sebagai sumber penerimaan devisa, penyediaan lapangan kerja dan peningkatan pendapatan masyarakat. Tidak hanya itu, sektor perikanan juga menjadi sumber bahan pangan yang sehat dan bergizi secara nasional. Adapun untuk mencapai hal tersebut, setidaknya harus berpedoman pada lima prinsip, yaitu *Ocean Blue Economy*, *Ocean Governance Policy*, *Ocean Environmental Policy*, *Ocean Maritime Cultural Policy*, dan *Ocean Maritime Security Policy*.²⁶⁵

Penutup

Simpulan

Ada sedikit kesalahan paradigma yang di set oleh dan menjadikan Indonesia gagal dalam pembangunan, yaitu meninggalkan laut. Padahal sewaktu masih kanak-kanak kita senang sekali menyanyikan lagu "nenek moyangku seorang pelaut", sebuah kalimat bijak pengingat sejarah kembali untuk Indonesia dari Pramudya Anantatur. Indonesia harus segera berbenah, terutama dimulai dari era perdagangan bebas ASEAN ini, jika Indonesia tidak hanya ingin menjadi penonton dan dinobatkan sebagai negara pengimport dan negara sebagai pangsa pasar karena memiliki daya konsumsi terbesar di ASEAN

²⁶⁵ Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan Institut Pertanian Bogor bekerja sama dengan Program Studi Ekonomi Sumberdaya Kelautan Tropika, Departemen Sumberdaya dan Lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Program Studi Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Lautan, Departemen Manajemen Sumberdaya Perairan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan IPB tahun 2012 mengadakan diskusi, diperoleh beberapa poin rumusan serta rekomendasi terkait *Blue Economy* di bidang kelautan sebagai berikut: (1). Negara Kepulauan Indonesia dengan ke-khasannya perlu terobosan pendekatan pembangunan berkelanjutan, yaitu konsepsi *Blue Economy* yang merupakan evolusi dari berbagai teori pembangunan berkelanjutan, yang mengedepankan prinsip-prinsip *nature efficiency*, *zero waste*, *social inclusiveness*, *cyclical system of production*, dan *innovation and adaptation*. (2). *Blue Economy* mengintegrasikan pembangunan darat dan laut serta memperhitungkan daya dukung sumberdaya dan lingkungan sehingga aktivitas ekonomi menggunakan perhitungan *complete assessment*, terintegrasi serta *inward* dan *outward-looking* yang berujung pada penciptaan kemakmuran. (3). Konsepsi *Blue Economy* perlu memperhatikan penciri ekonomi, yaitu lebih menitikberatkan pentingnya inovasi dalam rangka *waste minimizing* dan kerusakan; *less investing* lebih banyak menciptakan kesempatan kerja; menstimulasi kewirausahaan; dan memperhatikan modal sosial. (4). Pembangunan *Blue Economy* perlu ORMAP (*Ocean Resource Mapping And Planning*), dalam rangka mengembangkan potensi *Blue Economy*, seperti biodiversitas, energi laut, dan mineral laut dalam. (5). Untuk itu diperlukan langkah-langkah implementasi pembangunan *Blue Economy*, yaitu eksplorasi peluang-peluang lokal; pemetaan hasil-hasil riset dan inovasi lokal; desain ulang bisnis dan *financial engineering*, dan menciptakan pasar. (6). Pembangunan *Blue Economy* perlu uji coba atau *testing*, sehingga dapat mengukur capaian dalam pelaksanaannya. (7). *Blue Economy* perlu perubahan *mind-set* dalam rangka mewujudkan misi ke-7 UU No. 17 Tahun 2007, yaitu mewujudkan Indonesia menjadi Negara Kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional.

PELUANG DAN TANTANGAN MENGHADAPI MASYARAKAT EKONOMI ASEAN (MEA)

Penguatan peradaban maritim harus didorong dengan cepat melalui kebijakan pemerintah pusat dan daerah sehingga terwujud kebijakan dan regulasi pemerintah yang berorientasi maritim dengan menyamakan cara pandang seluruh lembaga terkait bahwa negara Indonesia adalah negara kepulauan, dimana laut sebagai ruang hidup dan ruang juang masyarakat yang hidup di negara kepulauan melalui pembentukan jaringan kerja budaya, politik, dan ekonomi dalam rangka mendukung proses pembangunan ekonomi maritim.²⁶⁶

Saran

Adapun untuk menghadapi berlakunya MEA 2015, Pemerintah seharusnya segera mengambil langkah-langkah strategi guna melaksanakan transformasi *jalasveva jayamabe* yaitu dengan melaksanakan peningkatan daya saing ekonomi di bidang maritim, meningkatkan laju ekspor terkait dengan sumber daya maritim (tidak hanya melaksanakan import semata), reformasi regulasi di bidang kemaritiman, perbaikan infrastruktur armada laut, penguatan kekuatan maritim Angkatan Laut, penguatan peran penegak hukum baik melalui patroli polisi, jaksa, hakim (*maritime fighting instruments*) yang memahami aspek maritim, reformasi iklim birokrasi dan investasi, reformasi kelembagaan, pembenahan pelabuhan, perkuat strategi kedaulatan dan diversifikasi pangan melalui perlindungan nelayan dan petani, menguatkan *domestic link coverage* sehingga mempermudah konektivitas antara pulau satu dan pulau lain di Indonesia, pemberdayaan masyarakat bahari melalui pendekatan budaya dan pariwisata, pengembangan pusat bahari berbasis *website* teknologi Informasi, penguatan ketahanan ekonomi di bidang kemaritiman, optimalisasi peran usaha galangan kapal di dalam negeri, serta penguatan kelembagaan riset dan teknologi kelautan

Mengubah paradigma daratan yang sudah begitu lama terlekat pada pikiran manusia Indonesia ke paradigma maritim tidak semudah membalik telapak tangan, oleh karena itu seharusnya dibutuhkan kesadaran kolektif seluruh bangsa Indonesia dalam menguatkan kembali peradaban maritim di Indonesia.

Jalasveva jayamabe!!!

²⁶⁶ *Realizing his vision would require the convergence of several elements: (1) a blue-print that is fleshed out and debated in detail, (2) a good deal of political support inside the legislature, (3) the creation of an efficient local infrastructure for the development and production of technology and equipment, and (4) a positive international image for international investment. (Vibhanshu Shekhar and Joseph Chinyong Liow. 2014. Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead. Brookings instituton.)*

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Eka Nova Prasetya Pinem. *Kebijakan Politik Fusi : Suatu Tujuan Politik Kepartaian Rezim Orde Baru*, FISIP, Universitas Sumatera Utara.

Chapter Six: Asia, 2014. " *The Military Balance*, vol. 114, no. 1.

Kamaluddin, Laode. 2005. *Indonesia sebagai Negara Maritim dari Sudut Pandang Ekonomi*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press

Sulistiyono, Singgih Tri. 2014. *Optimalisasi Pemberdayaan Potensi wilayah Pesisir di Kabupaten Bantaeng*. Bahan Seminar Nasional dan Workshop Bantaeng.

Artikel:

Ambarwati, Ririn. 2014. <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver2/news/read/115/membangun-kelautan-untuk-mengembalikan-kejayaan-sebagai-negara-maritim.html> diakses tanggal 6 April 2015.

Dahuri, Rokhmin. 2014. *Membangun Raksasa Ekonomi Kelautan yang Tertidur*. Artikel Kompasiana. <http://ekonomi.kompasiana.com/manajemen> diakses tanggal 5 April 2015.

Henry Sandee, "Promoting Regional Development in Indonesia through Better Connectivity," *The World Bank News and Broadcast*, <http://go.worldbank.org/Z6VE3IDAF0>, diakses tanggal 3 April 2015)

Jakarta Post (2014), "RI Seeks More Investment in Maritime Sector", The Jakarta Post, Oktober 2, <http://www.thejakartapost.com/news/2014/10/02/ri-seeks-more-investment-maritime-sector.html>. diakses 6 April 2015.

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2014. *Potensi PNBPN sektor kelautan*. <http://kkp.go.id/index.php/berita/potensi-pnbp-sektor-kelautan-capai-rp-25-triliun/> diakses 6 April 2015.

Prasetyantoko. 2014 *Membangun Poros Maritim Dunia*. <http://ow.ly/KNICZ>, diakses 2 April 2015

Republika. 2014. *Menteri Susi ungkap kerugian negara di sektor kelautan dan perikanan* <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/14/10/31/ncb0sh-menteri-susi-ungkap-kerugian-negara-di-sektor-kelautan-dan-perikanan> diakses tanggal 5 April 2015.

Vibhanshu Shekhar and Joseph Chinyong Liow. 2014. *Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead*. Brookings instituton.)

Wibowo, Luqman. *Potensi Sumber Daya Kelautan Indonesia*. <https://wibowo19.wordpress.com/2009/08/26/301/>. Diakses tanggal 5 April