



KAPASGAMA

Prolog:

Sri Sultan Hamengku Buwono X

Prof. Dr. Ir. M. Syamsul Ma'arif M.Eng. Dipl. Eng. D.E.A

PENGUATAN KEDAULATAN INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM

Kajian dari Berbagai Perspektif



Editor

DR. Muhamad Sehol, M.Si., M.Pd., Dkk

Didukung Oleh :



SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS GADJAH MADA



PEMERINTAHAN PROVINSI
DIY YOGYAKARTA



PEMERINTAHAN PROVINSI
JAWA TENGAH



PEMERINTAHAN DAERAH
KABUPATEN KULON PROGO





KAPASGAMA

Prolog:

Sri Sultan Hamengku Buwono X

Prof. Dr. Ir. M. Syamsul Ma'arif M.Eng. Dipl. Eng. D.E.A

PENGUATAN KEDAULATAN INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARTUH

Kajian dari Berbagai Perspektif

Team Editor:

DR. Muhamad Sehol, M.Si., M.Pd.

Alum Simbolon, S.H., M.Hum.

Herawati D.L. Ashamka, M.A.

M. Musyafa', S.H.I., M.H.I.

Nuryani, M.A.

La Ode Aris, S.Sos., M.A.

Didukung Oleh :



SEKOLAH PASCA SARJANA
UNIVERSITAS GADJAH MADA



PEMERINTAH PROVINSI
D.I. YOGYAKARTA



PEMERINTAH PROVINSI
JAWA TENGAH



PEMERINTAH DAERAH
KABUPATEN KULON PROGO



PENGUATAN KEDAULATAN INDONESIA
SEBAGAI NEGARA MARITIM
Kajian dari Berbagai Perspektif

© KAPASGAMA, 2010

Team Editor:

DR. Muhamad Sehol, M.Si., M.Pd.

Alum Simbolon, S.H., M.Hum.

Herawati D.L. Ashamka, M.A.

M. Musyafa', S.H.I., M.H.I.

Nuryani, M.A.

La Ode Aris, S.Sos., M.A.

Lay Out,

Sony Arifin

Desain Sampul,

Buyung Haris, ST.

Diterbitkan oleh:

KAPASGAMA

Sekretariat: Gedung Lengkung

Sekolah Pascasarjana Universitas Gadjah Mada

Jl Teknika Utara, Pogung, Sleman

Yogyakarta 55281

All right reserved

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian
atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari penerbit

Cetakan Pertama: Oktober 2010

ISBN: 978 - 602 - 95005 - 7 - 8

Percetakan:

Nadi Press

No. Telp. 0274 - 6882748

Email: kantornadi@gmail.com

PENGANTAR TIM EDITOR

Bismillahirrahmanirrahim!

Assalamu 'Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh!

Puji syukur kita panjatkan ke hadirat Allah Swt, atas izin dan perkenan-Nya sehingga buku yang berjudul **"Penguatan Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim, *Kajian Dari Berbagai Perspektif*"** ini dapat diterbitkan. Sungguh suatu karunia yang maha besar dari-Nya atas terselesaikannya karya ini, mengingat banyaknya liku-liku yang dihadapi dalam proses penyelesaiannya. Guyuran hujan abu vulkanik hasil letusan Merapi dan suasana mencekam wilayah Yogyakarta dari intaian 'amuk' Merapi, serta ancaman 'wedhus gembel' (awan panas) hasil semburan Merapi yang sejak awal letusan (26 Oktober 2010) telah meluluh-lantahkan puluhan desa/kampung dan menelan ratusan korban, merupakan sekilas gambaran 'traumatik' yang turut mengiringi langkah penuntasan buku ini. Bahkan saat menuju proses naik cetak (medio November 2010), betapapun ledakan eksplosif telah berlalu, tetapi belum ada garansi secara pasti kapan Gunung Merapi tak lagi menjadi ancaman.

Buku ini merupakan kumpulan hasil tulisan dari acara **'Konferensi Nasional Kedaulatan Maritim Indonesia'** yang dilaksanakan dalam rangkaian acara **Rapat Kerja Pengurus Keluarga Alumni Pascasarjana Universitas Gadjah Mada (KAPASGAMA)** periode 2009-2013 pada tanggal 14-15 Mei 2010 di Gedung Lengkung Sekolah Pascasarjana (SPs) UGM Jl. Teknik Utara Yogyakarta. Eksistensi konferensi yang mengusung tema sentral **'Bersama Berkarya Membangun Budaya Unggul Bangsa yang Bermartabat'** digagas dan terlaksana dengan berbagai latar alur pikir yang berpijak pada problem-problem kemaritiman RI melalui titik tolak pertanyaan-pertanyaan seperti: perlukah reposisi dan revitalisasi kedaulatan NKRI dalam perspektif ketahanan maritim? Konsep dan strategi apa

yang mesti diagendakan dalam rangka eksplorasi dan eksploitasi potensi maritim Indonesia menuju bangsa yang bermartabat, mandiri, makmur, dan berdaulat? Apa respon kita dalam menata masa depan pembangunan maritim Indonesia menghadapi tantangan global?, serta adanya pertanyaan kunci apakah Indonesia sudah memiliki kemampuan untuk memanfaatkan maritimnya bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat Indonesia dan menjaga kepentingan masyarakat internasional?

Problem-problem mendasar yang dikemukakan di atas direspon melalui berbagai kertas kerja yang dipaparkan dan didiskusikan dalam konferensi. Penguatan arena konferensi diwarnai oleh kehadiran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta, **Sri Sultan Hamengku Buwono X** dan Sekjen Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, **Prof. Dr. Ir. M. Syamsul Ma'arif M.Eng. Dipl. Eng. D.E.A** sebagai *keynote speakers*, serta berbagai pakar maritim dan pembangunan kelautan, seperti **Prof. Dr. Hartono, DEA, DESS**, **Prof. Dr. Ir. Kamiso H. Nitimulyo, M.Sc**, **Prof. Daniel Muhammad Rosyid, MRINA, Ph.D**, **Laksamana Muda (Purn) Rosihan Arsyad, Ir. Hugua (Bupati Wakatobi)**, **Ir. Musadar Mappasomba, M.Si (wawali Kendari)**, **Dr. Nurul Khakim, M.Si**, dan **Dr. Latif Sahubawa, M.Si**. Ditambah pula para pemakalah *cluster* dari beragam disiplin ilmu yang secara substansial mengusung paradigma maritim Indonesia dalam berbagai perspektif keilmuan.

Buku yang ada di tangan anda ini merupakan bunga rampai yang medeskripsikan kajian-kajian ilmiah yang dipaparkan selama konferensi, dan tampak memberikan nuansa tulisan yang cukup variatif mengingat beragamnya dinamika yang direspon dalam konteks kepentingan kedaulatan NKRI sebagai negara maritim. Melalui buku ini, dapat dimaknai pula sebagai kontribusi penting anak bangsa, khususnya warga KAPAS-GAMA yang tergugah dengan tumpukan problem maritim Indonesia, yang secara realistis tidak bisa dijangkau dengan satu dimensi pendekatan, akan tetapi diperlukan sinergisitas berbagai komponen. Oleh karena itu, keragaman tulisan yang termuat dalam buku ini mencerminkan konsepsi penguatan kedaulatan maritim Indonesia yang terelaborasi dalam berbagai perspektif kajian.

Satu catatan peristiwa yang cukup fenomenal di tengah upaya penyelesaian buku ini, yaitu tatkala publik kita terhentak oleh adanya insiden

penangkapan tiga petugas Kementerian Kelautan dan Perikanan oleh Polisi Diraja Malaysia pada tanggal 13 Agustus 2010. Sungguh ironis bagi negeri kita, mengingat kasus tersebut terjadi dalam teritori maritim Indonesia sendiri, di saat ketiga petugas tersebut sementara dalam tugas menghalau beberapa nelayan Malaysia yang masuk ke wilayah RI untuk melakukan pencurian ikan. Kasus inipun menjadi isu panas yang memunculkan beragam reaksi publik, baik secara rasional maupun pada tataran yang agak anarkis. 'Ganyang Malaysia' sempat kembali menggema sebagai bagian dari eksperesi kegeraman publik atas kasus itu. Bahkan menteri Kelautan dan Perikanan RI, **DR. Ir. Fadel Muhammad** (yang kebetulan juga sebagai Ketua Umum KAPASGAMA periode 2009-2013) sempat agak 'meradang' atas kasus yang secara langsung menimpa institusinya.

Sekemulit insiden di atas dapat dianggap sebagai representasi faktual yang mengindikasikan masih terdapatnya upaya penggerogotan eksistensi kekokohan kedaulatan NKRI dari potensi ancaman bangsa lain. Kasus inipun menambah daftar kasus-kasus serupa yang terjadi sebelumnya, yang kalau dicermati secara runtut ternyata umumnya melibatkan konflik perbatasan teritorial maritim antara kedua negara yang bertikai. Sayangnya lagi, upaya penyelesaian problem batas negara dengan negar-negara tetangga melalui upaya diplomasi, belum juga menunjukkan titik terang hingga saat ini. Sehingga wajar kiranya jika kekhawatiran akan rapuhnya kedaulatan NKRI dari ancaman luar tidak bisa dinafikan sama sekali.

Penguatan kedaulatan NKRI sebagai negara maritim, dengan berbagai potensi problem yang melilitnya, akhirnya menyentak alam sadar kita, sehingga diskursus tentang kepentingan maritim RI yang terhegemoni oleh banyaknya peluang dan tantangan kembali menggema. Dikatakan sebagai peluang, karena sebagai negara maritim terbesar di dunia, potensi kekayaan maritim kita, baik hayati maupun non hayati merupakan potensi ekonomi yang tidak saja mengundang kepentingan ekonomi nasional dan regional, akan tetapi kekuatan raksasa ekonomi global pun diprediksi akan melirik peluang ini. Bagi Indonesia sendiri, terdapat fakta yang cukup miris, mengingat kekayaan laut yang sangat melimpah ini belum mampu mendongkrak kekuatan ekonomi dan nilai tawar bangsa

secara optimal, karena baru 10% saja yang mampu dieksplorasi dan dieksploitasi. Itupun baru pada tataran komoditas ikan, sementara potensi *biodiversity* laut lain belum dilirik. Belum lagi kalau dikaitkan dengan potensi maritim non hayati lainnya, seperti pariwisata laut, pertambangan bawah laut, sumber gas dan minyak bawah laut, serta berbagai sumber daya laut lainnya. Namun di balik potensi peluang yang menggugung itu, tersimpan pula beragam tantangan yang mesti dihadapi dan dicarikan alternatif solusinya melalui berbagai *action plan* yang relevan.

Di samping itu, konfigurasi teritorial Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang terdiri atas Wilayah laut seluas 5,8 juta kilometer dengan teritorial sebesar 3,2 juta km², wilayah ZEE 2,7 juta km² dengan garis pantai sepanjang 9.5181 km merupakan fakta obyektif yang menunjukkan eksistensi wilayah RI sebagai negara maritim. Ini adalah potensi geografis yang sekaligus menunjukkan bahwa 2/3 wilayah RI adalah maritim yang di satu sisi bisa menjadi peluang berharga berdasarkan segudang potensi yang dikandungnya, namun di sisi lain menjadi tantangan tersendiri bila memiliki ketidaksiapan dan ketidakmampuan kita dalam mengawal kepentingan kita di laut. Dalam konteks eksistensi wilayah maritim yang begitu luas dan potensial, ternyata kita diperhadapkan pula pada pola penentuan kebijakan penyelenggaraan pemerintahan yang masih tetap mengedepankan pola pikir *land base oriented*, baik di bidang politik, sosial, ekonomi, budaya, maupun pertahanan negara. Ini salah satu sebab mengapa perhatian kepada wilayah laut menjadi minim. Ditambah pula dengan problem Indonesia sebagai Negara Maritim yang belum terjustifikasi secara jelas, sehingga menimbulkan multi interpretasi yang mempersulit penentuan kebijakan. Pola pikir yang tidak berpijak pada *maritim base oriented*, pada akhirnya bermuara pada pola kebijakan maritim yang sektoral, bahkan kadang-kadang hanya bersifat sporadis.

Inherent dengan pandangan di atas, paparan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta, Sri Sultan Hamengku Buwono X dalam buku ini menjadi *starting point* yang sangat mendasar untuk menguak benang merah Kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim. Menurut beliau, terlebih dahulu kita harus menuntaskan jati diri bangsa sebagai penghuni Negara Kepulauan, untuk kemudian beranjak dengan visi dan strategi yang cerdas dan kreatif agar keluar dari paradigma agraris tradisional ke arah pa-

radigma maritim yang rasional dan berwawasan global menuju Negara Maritim yang sesungguhnya. Sebab kalau tidak, keunggulan potensi kemaritiman dan kelautan hanya akan menjadi wacana tanpa makna, atau sekadar untaian syair lagu "Nenek Moyangku Orang Pelaut" untuk pengantar tidur bagi anak-anak Indonesia, bila kita sendiri sebagai bangsa tidak segera memutar kemudi ke arah Visi Negara Maritim yang sesungguhnya. Menurut beliau, lagu ciptaan Ibu Sud itu dapat menjadi media mengembalikan daya ingat dan membangun kesadaran sejarah tentang kehebatan nenek moyang kita yang dahulu mampu mengarungi laut hingga Madagaskar. Semangat dan keterampilan bahari yang dimilikinya itu perlu digali kembali untuk dikembangkan di kalangan generasi muda guna membangun bangsa yang bermartabat. Sehingga bangsa Indonesia menjadi tuan di Negeri Bahari sendiri di dalam kejayaan sebuah Negara Maritim yang unggul, agar kekayaan sumberdaya kelautan kita tidak dieksploitasi oleh nelayan bangsa lain. Dengan demikian, reposisi dan revitalisasi kedaulatan NKRI dalam perspektif keamanan maritim menjadi sebuah keniscayaan.

Bak gayung bersambut, Sekretaris Jenderal Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, **Prof. Dr. Ir. M. Syamsul Ma'arif M.Eng. Dipl. Eng. D.E.A** mengedepankan konsep yang dianggap sangat relevan dengan alur pikir yang digagas di atas. Konsep ini berupa konsep Minapolitan sebagai salah satu upaya eksplorasi dan eksploitasi potensi maritim Indonesia menuju bangsa yang bermartabat, mandiri, makmur, dan berdaulat. Dalam kerangka ini, Pemerintah telah menetapkan strategi pembangunan Revolusi Biru, yaitu perubahan mendasar cara berfikir dari daratan ke maritim dengan konsep pembangunan berkelanjutan untuk peningkatan produksi kelautan dan perikanan melalui Program Nasional Minapolitan yang intensif, efisien, dan terintegrasi guna peningkatan pendapatan rakyat yang adil, merata, dan pantas.

Konsep yang dikemukakan oleh kedua *keynote speakers* di atas, dikuatkan pula oleh berbagai uraian para pakar dan pemakalah lain yang terekam dalam buku ini. Menariknya, semua diskursus yang mengemuka tentang penguatan kedaulatan RI sebagai negara maritim, akhirnya bermuara pada satu titik temu kesimpulan bahwa perlu dilakukan reorientasi kebijakan pembangunan nasional yang lebih berpijak pada basis sumber

daya kemaritiman kita, dan diperlukan terobosan-terobosan penting secara lintas sektoral dan terpadu agar kepentingan maritim kita tidak termarginalkan, baik secara nasional, regional, maupun dalam percaturan global.

Tentu saja, kehadiran buku ini tidak terlepas dari bantuan dan jasa berbagai pihak. Untuk itu, pada kesempatan ini kami haturkan ucapan terimakasih yang tak terhingga, terutama kepada semua komponen panitia Konferensi Nasional Kedaulatan Maritim Indonesia 2010 yang telah sukses dalam target agendanya, serta menjadi wahana awal yang menginspirasi penerbitan buku ini. Khusus pula, kepada rekan-rekan tim editor, Alum Simbolon, SH, M.Hum, La Odę Aris S.Sos., M.A, Herawati, S.S., M.A, Nuryani, S.Pd, M.A., M. Musyafa', S.H.I., M.H.I., M.A., dan Buyung Haris, ST, atas segala kesediaan waktu dan partisipasi aktifnya dalam 'mengeroyok' dan 'meracik' buku ini hingga tiba di tangan pembaca. Demikian pula kepada semua sponsorship, terutama Pemprov Daerah Istimewa Yogyakarta, Sekolah Pascasarjana (SPs) Universitas Gadjah Mada, Pemkab Kulonprogo, Pemprov Jawa Tengah, dan Bank Indonesia perwakilan Yogyakarta, atas segala bantuan dan partisipasinya sehingga buku ini dapat diterbitkan. Mas Ahmad Gozi dan teman-teman dari Percetakan Nadi Pustaka Yogyakarta, atas bantuan sepenuh hati dalam mencetak dan menerbitkan buku ini. Terakhir, terima kasih yang sebesar-besarnya diucapkan kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, Rektorat Universitas Gadjah Mada (UGM), Keluarga Alumni Universitas Gadjah Mada (KAGAMA), serta semua pihak yang turut mendukung upaya penerbitan buku ini. Kiranya kerjasama ini dapat senantiasa terjalin di masa yang akan datang demi kekayaan yang tiada putus untuk membangun bangsa tercinta RI.

Kami sungguh menyadari bahwa buku ini telah mengalami pergulatan waktu yang cukup lama dalam prosesnya, dan itu semua terjadi seiring dinamika dan kondisi yang menyertainya. Tanpa bermaksud berkelit, hal itu terjadi sebagai bagian dari upaya yang ditempuh untuk menggapai penyempurnaan buku ini. Sekalipun demikian, upaya maksimal yang telah dikerahkan oleh semua pihak yang berkontribusi untuk menunjang penerbitan buku ini, ternyata tidak terlepas pula dari adanya beberapa kekurangan tertentu. Mengingat keterbatasan akses dan komunikasi de-

ngan beberapa pemakalah utama yang hanya menyerahkan power point-nya saat konferensi, maka dengan terpaksa tidak semua tulisan para pemateri utama dapat terangkat dalam buku ini. Setidaknya, inilah satu kekurangan yang muncul dalam buku ini, dan mungkin juga beberapa kekurangan lain yang tidak kami sadari. Oleh karena itu, diskusi dan masukan yang sangat konstruktif sangat dibutuhkan dalam rangka upaya penyempurnaan selanjutnya.

Dan akhirnya, semoga karya ini merupakan percikan pemikiran yang dapat bermanfaat, memperkaya apresiasi, mempertajam wacana, dan menjadi teman dialog yang menggairahkan, sekaligus meminimalisir kelangkaan kajian dan bacaan tentang kemaritiman kita. Selamat berselancar dan menjelajah!.

Wassalamu 'Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Yogyakarta, Medio November 2010

a.n Tim Editor

DR. Muhamad Sehol, S.Pd, M.Si, M.Pd.

KATA SAMBUTAN

Keluarga Alumni Sekolah Pascasarjana Universitas Gadjah Mada (KAPASGAMA).

Syukur Alhamdulillah, kita haturkan kepada Allah SWT, atas rahmat dan karuniaNya sehingga KAPASGAMA dapat menerbitkan buku yang berjudul "Penguatan Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim, *Kajian Dari Berbagai Perspektif*"

Buku ini didedikasikan sebagai respon sekaligus bentuk kontribusi Keluarga Alumni Sekolah Pascasarjana UGM (KAPASGAMA) terhadap persoalan penting yang dihadapi bangsa Indonesia, berupa kedaulatan maritim.

Pertanyaan yang mendasar yang hendak dijawab adalah apakah kita sebagai bangsa masih memiliki kedaulatan penuh terhadap tanah air kita beserta kekayaan alam yang di dalam dan atasnya. Pertanyaan ini tidak mudah dijawab karena banyak aspek yang saling terkait, mulai dari aspek politik, pertahanan, keamanan, budaya dan lingkungan internasional. Dalam konteks inilah sehingga persoalan kedaulatan maritim didekati dari berbagai disiplin keilmuan.

Hasil "Konferensi Nasional Kedaulatan Maritim Indonesia 2010", sebagai jawaban atas gejolak bathin setiap anak bangsa, dengan banyaknya klaim terhadap beberapa wilayah kemaritiman bangsa Indonesia. Mulai dari klaim kepulauan sampai pada perampasan kekayaan hasil laut yang tidak sedikit jumlahnya. Sebagai wujud kepedulian tersebut, maka diselenggarakanlah suatu konferensi untuk menyatukan ide-ide dan gagasan-gagasan dari berbagai elemen bangsa, dan hasilnya disusun dalam bentuk buku ini.

Alumni Pascasarjana UGM yang terhimpun dalam wadah KAPASGAMA memiliki tanggung jawab moral sebagai cendekiawan yang peduli terhadap nasib bangsa yang sedang menghadapi tantangan seperti kedaulatan terhadap kekayaan alam yang banyak diincar oleh bangsa lain. Organisasi alumni ini sekalipun masih terbilang baru yang didirikan pada tanggal 13 Maret 2009, namun memiliki dedikasi untuk berkontribusi secara maksimal terhadap kemajuan dan masa depan bangsa Indonesia. Di samping itu, Universitas Gadjah Mada yang beridentitas sebagai universitas nasional, kebangsaan dan pancasila telah cukup memberi bekal ideologis kepada alumni, khususnya alumni pascasarjana yang berhimpun dalam KAPASGAMA. Karena itu, ke depan kami sebagai pengurus berkomitmen kuat untuk mencari solusi bagi penyelesaian masalah kebangsaan yang berbasis pada ilmu pengetahuan dan teknologi secara berkelanjutan.

Demikian pengantar dari kami yang mewakili Sekretariat Nasional Pengurus KAPASGAMA. Kepada semua pihak yang telah mensukseskan penerbitan buku ini, khususnya Panitia Konferensi Kedaulatan Maritim Indonesia 2010 diucapkan banyak terima kasih. Semoga pada kesempatan mendatang kita dapat melanjutkan kegiatan yang sama dengan tema yang berbeda. Semoga pula Kapasgama sebagai bagian dari keluarga besar alumni UGM (KAGAMA) semakin menemukan jati dirinya untuk meneruskan cita-cita pendirian Universitas Gadjah Mada. Amien.

Ketua Harian,



Dr. M. Ridhah Taqwa, M.Si

KATA SAMBUTAN

Direktur Sekolah Pascasarjana (SPs) Universitas Gadjah Mada Yogyakarta

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Allah *Subhanahu Wataalah*, berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga buku yang berjudul "Penguatan Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim, *Kajian Dari Berbagai Perspektif*" ini dapat diterbitkan.

Barbagai terobosan baru dalam ilmu pengetahuan perlu ditempuh untuk menjawab tantangan jaman. Buku ini merupakan salah satu dari berbagai fenomena kemaritiman bangsa Indonesia yang ditinjau dari berbagai disiplin ilmu, yang sekaligus dapat dianggap sebagai salah satu bukti bentuk kepedulian terhadap integritas bangsa Indonesia dewasa ini, sebagai negara yang plural.

Konferensi Nasional Kedaulatan Maritim Indonesia 2010, yang digagas dan dilaksanakan sebagai manifestasi dari jawaban atas gejolak bathin setiap anak bangsa, akibat banyaknya klaim terhadap beberapa wilayah kemaritiman bangsa Indonesia, mulai dari klaim kepulauan sampai pada perampasan kekayaan hasil laut yang tidak sedikit jumlahnya, terungkap dan tergambar secara gamblang dari berbagai tulisan yang ada dalam buku ini. Ditambah lagi dengan berbagai pengayaan tulisan yang diorientasikan untuk menyatukan ide-ide dan gagasan-gagasan dari berbagai elemen dengan menunjuk pada ketentuan-ketentuan yang berlaku, seperti deklarasi Juanda tahun 1957, Undang-undang nomor 24, 25, 26 dan 27 tahun 2007, serta berbagai undang-undang lainnya yang masih relevan dengan perspektif kemaritiman kita.

Buku ini memperlihatkan keragaman paradigma, teori, kebijakan dan contoh pengelolaan yang dapat digunakan sebagai referensi kepustakaan mengenai kemaritiman di Indonesia. Apalagi bila menyimak pada kondisi di mana masih sangat terbatasnya literatur yang sifatnya lintas ilmu yang menggagas secara lugas dan komprehensif mengenai permasalahan kemaritiman bangsa Indonesia. Olehnya itu, Sekolah Pascasarjana universitas Gadjah Mada (SPs-UGM) sebagai lembaga yang sangat *concern* dalam perspektif kajian berbasis lintas keilmuan (multi disiplin ilmu), sangat mengapresiasi dan menyambut baik kehadiran buku ini.

Kerja ini adalah sebagian dari permulaan dalam menekuni bidang kemaritiman, di masa-masa yang akan datang perlu diselenggarakan diskusi-diskusi publik, konferensi dan aktivitas (action) lain untuk meningkatkan kemampuan dan kepedulian terhadap Maritim Indonesia.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Direktur Sekolah Pascasarjana Universitas Gadjah Mada



Prof. Dr. Hartono, DEA, DESS

DAFTAR ISI

	Hal
Pengantar tim editor	iii
Sambutan Keluarga Alumni Sekolah Pascasarjana UGM (KAPASGAMA)	xi
Sambutan Direktur Sekolah Pascasarjana (SPs) UGM	xiii
Daftar Isi	xv

Prolog

REPOSISI DAN REVITALISASI KEDAULATAN NKRI DALAM PERSPEKTIF MARITIM	1
<i>Sri Sultan Hamengku Buwono X (Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta)</i>	

EKSPLORASI DAN EKSPLOITASI POTENSI MARITIM INDONESIA MENUJU BANGSA YANG MANDIRI, MAKMUR, SEJAHTERA, KUAT DAN BERDAULAT	13
<i>Prof. Dr. Ir. M. Syamsul Ma'arif M.Eng. Dipl. Eng. D.E.A (Sekjend Kementerian Kelautan dan Perikanan RI)</i>	

BAGIAN I

REPOSISI DAN REVITALISASI KEDAULATAN NKRI DALAM PERSPEKTIF KEAMANAN MARITIM	25
KEPENTINGAN BANGSA INDONESIA DI LAUT PADA ERA GLOBALISASI	29
<i>Rosihan Arsyad</i>	

POTENSI WAKATOBI SEBAGAI PUSAT SEGITIGA TERUMBU
KARANG DUNIA..... 35

Ir. Hugua

MENEGUHKAN KEMBALI KEDAULATAN MARITIM
INDONESIA: TANTANGAN DAN PELUANG DARI PERSPEKTIF
POLITIK DAN KEAMANAN 41

M. Ridho Taqwa

PELAKSANAAN LINTAS DAMAI DI LAUT TERRITORIAL DAN
PERAIRAN KEPULAUAN INDONESIA 57

Alum Simbolon

“LAUTKU SAYANG, LAUTKU MALANG”

Degradasi Supremasi Hukum Atas Pengusutan Pencemaran Laut:
Studi Kasus Peradilan Bagi PT NMR Atas Pencemaran Teluk Buyat..... 69

Faiq Tobroni

PENENTUAN LANDAS KONTINEN EKSTENSI BATAS MARITIM
INDONESIA-PALAU PADA KEDALAMAN 2500 M ISOBATHS
+ 100 NM DI SEBELAH UTARA PAPUA MENGGUNAKAN
BATIMETRI TURUNAN DATA PENGINDERAAN JAUH 85

Atriyon Julzarika

BAGIAN II

MASA DEPAN PEMBANGUNAN KELAUTAN DAN
PERIKANAN MENGHADAPI TANTANGAN GLOBAL..... 99

KAJIAN KAPASITAS INFRASTRUKTUR, KEBUTUHAN
INSTITUSI & SDM, SERTA PRODUKSI PERIKANAN DI
PELABUHAN PERIKANAN PANTAI SELATAN PULAU JAWA
(STUDI KASUS DI SENTRA PELABUHAN PERIKANAN
TRENGGALEK, PACITAN, GUNUNGKIDUL, CILACAP DAN
MUARA ANGKE).....101

Latif Sahubawa, Kamiso, & Iwan Yusuf

TETAP BERTAHAN DI TENGAH KETERBATASAN..... 123
Widya Priyahita

ANALISIS KETERKAITAN DAN DAMPAK SEKTOR PERIKANAN
DALAM PEREKONOMIAN INDONESIA TAHUN 1971-2005 143
Syafrul Yunardy dan Nur Arifatul Ulya

PARADIGMA EKONOMI KELAUTAN DALAM PERSPEKTIF
EKONOMI ISLAM 161
Rikmat Ismatrumahtullah dan Musyafa`

EVIDENSI FAKTOR MUSIM PENANGKAPAN TERHADAP
KEGIATAN PENANGKAPAN KERANG SIMPING (AMUSIUM
PLEURONECTES) DI PERAIRAN LAUT KEWENANGAN
PROVINSI DI KABUPATEN BREBES..... 177
Achmad Sahri, Jusup Suprijanto dan Sutrisno Anggoro

KEARIFAN PENGETAHUAN BUDAYA KELAUTAN:
Studi Suku Laut di Perairan Pulau Bangka..... 187
Mulyanto

DINAMIKA MAHASISWA BIOLOGI UNIVERSITAS
ANDALAS DALAM USAHA MENINGKATKAN PELESTARIAN
SUMBERDAYA PESISIR DAN LAUT DI SUMATERA BARAT ... 197
Arief Anthonius Purnama

BAGIAN III

EKSPLORASI DAN EKPLOITASI KELAUTAN INDONESIA
MENUJU BANGSA YANG MANDIRI, MAKMUR, DAN
BERDAULAT 209

KAJIAN MODEL SIMULASI TEKNOLOGI AKUSTIK BAWAH AIR
(HYDROACOUSTICS) DALAM EKSPLOKORASI DAN EKSPLOITASI
SUMBER DAYA LAUT DAN PERIKANAN..... 213
Suharmadi Sanjaya, Ni'matur dan Roihah, Ratnawati

PENGEMBANGAN MODEL DAN SIMULASI TEKNOLOGI PENGERING IKAN (FISH DRYING) BERTENAGA SURYA.....	229
<i>Suharmadi Sanjaya, Aglis Nisa Sari, Nuril Lutvi Azizah</i>	
EKSPLORASI KEANEKARAGAMAN DAN KEMELIMPAHAN OPHISTOBRANCHIA DI PANTAI SEPANJANG GUNUNG KIDUL	239
<i>Widhianto Tricahyadi, Anisa Retmanasari, Arini Novianti</i>	
KORELASI KERAPATAN LAMUN (SEAGRASS) DENGAN KERAPATAN SIGANIDAE DI PANTAI BAMA, TAMAN NASIONAL BALURAN JAWA TIMUR	249
<i>Nurul Kusuma Dewi, Dian Saptarini, Nurlita Abdulgani</i>	
PRELIMINARY RESEARCH ON CORAL REEF IN COASTAL ECOTOURISM WATERS OF THE RUBIAH ISLAND	267
<i>Enggar Patriono</i>	
TEKNOLOGI PENGHEMAT BBM DAN PEREDUKSI EMISI GAS BUANG MOTOR DIESEL KAPAL PERIKANAN	277
<i>Ismunandar</i>	
UPAYA RESTOKING RAJUNGAN PORTUNUS PELAGICUS UNTUK KELESTARIAN ALAM PERAIRAN WAKATOBI.....	295
<i>Oce Astuti</i>	
CANGKANG KEPITING : MANFAAT DAN PROSPEKNYA DALAM MENGATASI PROBLEMATIKA POLUTAN LOGAM BERAT DI PERAIRAN LAUT	307
<i>Muhamad Sehool</i>	
PREFARASI SENYAWA PAH DALAM SEDIMEN PANTAI KENJERANG SURABAYA DENGAN MENGGUNAKAN GC-FID DAN GC-MS	321
<i>Muhammad Syahrir, Narsito, Nurul Hidayat Aprilita, Tutik Dwi Wahyuningsih</i>	

REVIEW KONVERSI CO₂ ATMOSFIR 343
Katarina Sonta Sinaga, Taryono, Ari Indrianto, Endang Semiarti

Biodata Penulis 349

PROLOG I

REFORMASI DAN REVITALISASI KEPERLUATAN NKRI DALAM PERSPEKTIF KEAMANAN MARITIM

By: Dr. Hc. Bambang Basuno N.

(Universitas Mitra Bina Nusantara, Yogyakarta)

*Nothing ever was and is the voice of a nation,
and I protest that you are not
in the program of life, or here and present!*
—Alfred Thayer Mahan

ADA perbedaan mendasar antara Negara Kepulauan dan Negara Maritim. Cara memperoleh dan memanfaatkan juga berbeda dalam strategi maritim. Negara Kepulauan mengandalkan Angkatan Laut (AL) sebagai *first line of defence*, sedangkan Negara Maritim mengandalkan Angkatan Laut (AL) yang memiliki kemampuan anti *blue water* di wilayah sendiri, yang juga memiliki *first strike* yang ampuh.

"Reformasi dan Revitalisasi Kedaulatan NKRI dalam Perspektif Maritim", adalah buku yang membahas tentang NKRI dan AL, dalam konteks Indonesia yang terbelah di dua benua, sebagai model di mana Hong Kong yang bisa menerapkan kebijakan NKRI. Sehingga tidak maulatka negara lain di sekitar Malaya, namun "terintegrasi" di benua lain.

Strategi Pertahanan Militer Negara Maritim

Doktrin Negara Kepulauan adalah cara pandang *first line of defence* dan cara pandang *first strike* pada dan di zona terluar yang meliputi *blue water*. Sementara dalam Negara Maritim adalah cara pandang *blue water*

mada maritim (AL) dan pengembangan sinergitas antar institusi terkait (Dewan Maritim Indonesia).

Kata Kunci: kedaulatan maritim, *illegal fishing*, penegakan hukum, wilayah teritorial, keamanan dan pertahanan.

Pengantar

Siapa pun yang pernah menjalani perjalanan dari Aceh sampai Papua, dia akan merasakan betapa luas dan panjangnya wilayah negara kita yang sebagian besar dari wilayah itu adalah lautan (60%). Perjalanan yang panjang dengan menggunakan 4 moda transportasi secara bergantian mulai dari Bus, Kereta Api (ekonomi), Kapal laut dan Pesawat udara adalah pengalaman yang sangat bermakna. Apa yang pernah saya rasakan tahun 1995 dalam perjalanan yang melelahkan dari propinsi paling barat ke propinsi paling timur kemudian kembali lagi ke Palembang. Perjalanan panjang tersebut sungguh memberi arti penting bagi hidup saya sebagai anak bangsa nusantara, bangsa dari sebuah negara maritim yang memiliki tanah air yang indah dan kaya akan sumber daya alam. Ketika itulah hadir kesadaran sebagai anak bangsa yang memiliki tanggungjawab besar untuk menjaga keutuhan dan kedaulatan sebagai negara maritim. Kesadaran itu pula yang kemudian melahirkan komitmen untuk menyumbangkan pemikiran yang berkaitan dengan kedaulatan maritim. Dengan kedaulatan itulah yang akan meneguhkan identitas kita sebagai bangsa yang bermartabat sesuai dengan tema konferensi ini.

Suatu hal yang menarik yang mencirikan kawasan kepulauan nusantara antara lain menunjukkan kawasan Timur Maritim Pesisir, sedangkan Barat darat-agraris juga berpengaruh terhadap makanan yang disajikan ABK, pelayaran di kawasan barat menu makanan lauk pauk berupa ayam dan telur, sedangkan pada kawasan timur berupa ikan laut, udang dan kepiting. Jadi ada perbedaan biota laut dan potensi pangan pada kedua kawasan itu. Bahkan pada kawasan timur sendiri juga memiliki perbedaan, misalnya pada kepulauan Sulawesi dan ujung timur Papua yang memiliki ikan besar-besar yang menjadi pemandangan selama perjalanan laut. Dengan pengalaman itu, mengantarkan saya pada persepsi bahwa betapa kita memiliki kekayaan alam (biota laut) di kawasan maritim yang melimpah. Hanya yang menjadi persoalan pokok dari semua kekayaan alam itu adalah apakah

kita memiliki kedaulatan sepenuhnya terhadap wilayah itu, dan apakah semua hasil kekayaan alam itu mampu mensejahterakan bangsa Indonesia. Pertanyaan inilah yang hendak dijawab dalam tulisan ini, terutama yang berkaitan dengan politik, hukum dan keamanan. Kalau pun ada yang berkaitan dengan ekonomi sifatnya hanya sebagai komplementer dengan aspek lainnya.

Peta kawasan maritim nusantara yang terdiri dari 17.405 pulau menunjukkan betapa luasnya kekayaan alam Indonesia terlihat pada gambar (peta) berikut.



Sumber: [www. Aria.bolspot.com](http://www.Aria.bolspot.com). diunduh 5 Mei 2010.

Kejayaan Maritim Bukan A Historis

Abab ke-21 ini merupakan abab Maritim dan akan menjadi Kekuatan terbesar bangsa-bangsa di dunia. Berbagai negara besar telah berlomba memperkuat barisan maritimnya. Selama berabad-abad, laut menjadi media transportasi perdagangan dunia. Menurut Mahendradatta (2010) asumsi itu muncul karena 90 persen perjalanan komersial dunia dilakukan melalui jalur laut, mayoritas penduduk di dunia tinggal dan hidup dalam beberapa ratus mil dari pesisir pantai, dan hampir tiga perempat bumi ditutupi air. Maritim yang terdiri dari lautan, pelabuhan, muara, kepulauan, daerah pesisir pantai telah mendukung 90 persen perdagangan dunia. Lebih dari 90 persen perdagangan minyak juga dilakukan melalui

jalur laut. Sehingga pembangunan sarana infrastruktur jalur laut yang memadai adalah kunci pertahanan dalam ekonomi global modern dengan simbol sistem distribusinya.

Tulisan ini tidak bermaksud hanya sekedar bernostalgia tentang kejayaan masa lalu bangsa-bangsa di nusantara, tetapi ingin mengetengahkan sejumlah persoalan yang memungkinkan kita sebagai bangsa maritim dan bertanah air satu Indonesia untuk bisa meletakkan posisi geopolitik yang tepat. Oleh karena itu, kejayaan nenek moyang kita menguasai kawasan maritim terletak pada bidang kemaritiman. Hal itu menunjukkan bahwa usaha meneguhkan kembali kejayaan maritim tidaklah berupa ilusi karena telah dibuktikan oleh sejarah, jadi tidak bersifat a historis.

Sebagai bangsa pelaut, patutlah kita merenungkan syair lagu karangan Ibu Sud berikut ini.

*“Nenek moyangku orang pelaut
Gemar mengarung luas samudra
Menerjang ombak tiada takut
Menempuh badai sudah biasa.”*

Selain dengan syair lagu, bukti otentik kebesaran maritim pernah diuraikan secara sistematis dan puitis oleh Penyair Besar WS. Rendra. Menurut dia pada masa lalu dari berbagai belahan penjuru Nusantara tersebar banyak bandar atau pelabuhan besar. Juga banyak peninggalan budaya yang melukiskan kegagahan nenek moyang orang Indonesia sebagai pelaut. Sejarah pun telah menyebutkan bahwa bersatunya Nusantara adalah karena kebesaran armada maritim (Rendra, 2008).

Sekitar abad Ke-9 Masehi, suku-bangsa yang mendiami nusantara telah berlayar jauh dengan kapal bercadik atau Phinisi (Kompas, 2007). Mereka ke Utara mengarungi lautan, ke Barat memotong lautan Hindia hingga Madagaskar, ke Timur hingga Pulau Paskah. Bahkan ke selatan menuju Benua Australia mencari tripang (Pelly, 1985). Seiring dengan semakin ramainya arus pengangkutan komoditas perdagangan melalui laut, telah mendorong munculnya kerajaan-kerajaan di Nusantara yang bercorak maritim dan memiliki armada laut yang besar. Pada masa lalu di era kerajaan Sriwijaya, Majapahit hingga Demak, Indonesia adalah negara besar yang disegani di kawasan Asia, bahkan mungkin di seluruh

dunia. Berbagai negara mulai dari Tumasik, Pasai, hingga Campa tunduk oleh kegagahan armada kapal Sriwijaya dan meriam api Majapahit (HB X, 2010).

Sebagai sebuah kerajaan maritim yang terkuat di Asia Tenggara, Kerajaan Sriwijaya (683-1030 M) basis politik kekuasaannya adalah pada penguasaan alur pelayaran dan jalur perdagangan serta penguasaan wilayah-wilayah strategis yang digunakan sebagai pangkalan kekuatan armada laut. Armada laut Kerajaan Sriwijaya telah ditempatkan di berbagai pangkalan strategis dan mereka mendapat tugas mengawasi, melindungi kapal-kapal dagang yang berlabuh, memungut biaya cukai, serta mencegah terjadinya pelanggaran laut di wilayah kedaulatan dan kekuasaannya (Laksda Sumardjono, 2007).

Selanjutnya menurut Laksda Sumardjono (2007), sebagaimana yang juga dikutip oleh Taufik dan Aditya, 2009 menjelaskan para Petualang Tiongkok, I Tsing, mencatat, Shih Li Fo Shih (Sriwijaya) adalah kerajaan besar yang mempunyai benteng di Kotaraja, armada lautnya amat kuat. Guna memperkuat armada dalam mengamankan lalu lintas perdagangan melalui laut, Sriwijaya memanfaatkan sumber daya manusia yang tersebar di seluruh wilayah kekuasaannya yang kini disebut kekuatan penganda. Sayangnya, Sriwijaya hanyalah negara maritim tidak sekaligus sebagai agraris, maka iapun tak bertahan lama. Pengalaman sejarah menunjukkan bahwa kota pelabuhan harus ditopang oleh hasil pertanian yang menjadi komoditas unggulan dari wilayah pedalaman. Ketangguhan agraria dan maritim adalah pilar-pilar utama untuk mewujudkan kejayaan Nusantara. Sesungguhnya ketangguhan agraris dan maritim pertama kali ditunjukkan oleh Kerajaan Singasari di bawah pemerintahan Kertanegara pada abad ke-13. Dengan kekuatan armada laut yang sulit dicari tandingannya, maka pada tahun 1275 Kertanegara mengirimkan ekspedisi bahari ke Kerajaan Melayu dan Campa untuk menjalin persahabatan agar mereka bersama-sama dapat menghambat gerak maju Kerajaan Mongol ke Asia Tenggara.

Selanjutnya Sumardjono (2007) menguraikan bahwa puncak kejayaan maritim nusantara terjadi pada masa Kerajaan Majapahit (1293-1478). Di bawah Raden Wijaya, Hayam Wuruk dan Patih Gajah Mada, Majapahit berhasil menguasai dan mempersatukan nusantara. Pengaruhnya bahkan

sampai ke negara-negara asing seperti Siam, Ayuthia, Lagor, Campa (Kamboja), Anam, India, Filipina, China. Kejatuhan Majapahit diikuti munculnya Kerajaan Demak. Kebesaran Kerajaan Demak jarang diberitakan, tetapi bukti kekuatan maritim Kerajaan Demak mampu mengirim armada laut yang dipimpin Pati Unus yang bergelar Pangeran Sabrang Lor membawa 100 buah kapal dengan 10.000 prajurit menyerang Portugis di Malaka.

Gambaran singkat sejarah ketiga kerajaan tersebut memberi gambaran bahwa ada beberapa kerajaan di Nusantara mampu menyatukan wilayah luas dan disegani bangsa lain karena kehebatan armada niaga, keandalan manajemen transportasi laut, dan armada militer yang mumpuni. Sejarah telah mencatat dengan tinta emas bahwa Sriwijaya dan Majapahit pernah menjadi *center of excellence* di bidang maritim, kebudayaan, dan agama di seluruh wilayah Asia Tenggara (Sumardjono, 2007 dan Taufik dan Aditya, 2009).

Tantangan kedaulatan kita: Kriminalitas Maritim

Pertanyaan mendasar, apakah benar kita sudah berdaulat atas tanah dan lebih-lebih laut (air) kita. Jangan-jangan di atas kertas mengakui bahwa kitalah yang memiliki dan berhak mengeksplorasi kawasan perairan-laut kita, tetapi yang menikmati bukanlah bangsa sendiri tetapi bangsa asing. Mekanismenya bisa bermacam-macam, seperti penambangan lepas pantai berupa minyak, gas, dan emas. Belum lagi potensi hayati dan nabati lainnya yang dirusak oleh pelaku yang tidak bertanggungjawab. Tidak sedikit nelayan asing berkeliaran disepanjang lepas pantai, tidak sedikit cukong negeri tetangga yang bekerjasama dengan nelayan lokal menggunakan pukot harimau. Sedang pada sisi lain, ada nelayan lokal yang berusaha mempertahankan ekosistem laut dengan penangkapan terbatas. Contohnya konflik antara jaring batu dan pukot harimau di Bengkalis Risu.

Kawasan Maritim merupakan kawasan yang rawan terjadinya tindak kriminal, perampokan, perompakan, pencurian berbagai biota laut, pasir dan sumberdaya alam lainnya. Menurut Kepala Staf TNI AL (KSAL) Lakamana Madya TNI Agus Suhartono jenis kejahatan yang bisa berlangsung di laut adalah perompakan, pembajakan, *illegal fishing*, *illegal toging*,

illegal migrant, eksploitasi sumber daya alam secara ilegal, penyeludupan dan perusakan ekosistem laut. Kerawanan hukum di kawasan maritim ini merupakan tantangan tersendiri.

Usaha untuk menangkal berbagai bentuk tindak kriminal di kawasan maritim, tidak hanya dengan peningkatan operasi maritim tetapi juga dengan mereposisi doktrin TNI AL sesuai dengan semangat reformasi. TNI AL seharusnya diberi peran maksimal dan sumberdaya yang memadai sehingga bisa menjaga kedaulatan wilayah maritim kita. Usaha tersebut tentu memerlukan waktu yang cukup panjang untuk mewujudkannya dan disertai komitmen dari berbagai kalangan seperti pemerintah, legislatif dan masyarakat luas, khususnya mereka yang berada di pesisir pantai dan pulau-pulau terluar.

Peluang dan Harapan: Kini dan Ke depan

Dalam pengelolaan sumberdaya kelautan, seharusnya berlaku prinsip keadilan untuk kesejahteraan masyarakat. Karena itu, penggunaan teknologi misalnya, sebaiknya tidak menyingkirkan nelayan konvensional, dan pemodal besar tidak menyingkirkan nelayan kecil. Seringkali kepentingan ekonomi bisa mengalahkan kepentingan politik kebangsaan. Artinya, demi rupiah warga negara yang tidak bertanggungjawab bisa menyelundupkan pasir ribuan ton per hari ke negara tetangga, dan dijadikan bahan timbunan menyusuri pantai. Akibatnya, pantainya semakin menjorok ke laut dan menambah luas daratannya secara signifikan dalam setahun. Konsekuensinya, jika batas antara negara adalah garis tengah antara dua daratan, maka setiap tahun batas antara negara akan bergeser beberapa puluh meter.

Selanjutnya ada beberapa faktor yang penting diperhatikan untuk mewujudkan kembali kedaulatan maritim antara lain faktor ekonomi, politik dan keamanan.

A. Faktor Politik Teritorial

Salah satu persyaratan mutlak harus dimiliki oleh sebuah negara adalah wilayah kedaulatan, di samping rakyat dan pemerintahan yang diakui. Ada bangsa yang secara eksplisit mempunyai cara bagaimana ia memandang tanah airnya beserta lingkungannya. Cara pandang itu biasa

dinamakan wawasan nasional. Sebagai contoh, Inggris dengan pandangan nasionalnya berbunyi: “*Britain rules the waves*”. Hal ini berarti tanah Inggris bukan hanya sebatas pulauanya, tetapi juga lautnya (Mahendradatta: 2010).

Menurut Mayor Lau (P) Salim (2010) Indonesia juga menghadapi persoalan geopolitik yang meningkat sejak satu dekade terakhir ini. Klaim pulau/perairan tertentu di zona perbatasan, penambangan pasir laut secara ilegal oleh negara tetangga (Singapura), pencurian plasmanutbah, penyelundupan fauna langka, pergeseran batas wilayah dan lain-lain merupakan indikasi politik deteritorialisasi oleh pihak asing. Sementara itu, ada upaya terselubung penguasaan pulau-pulau perbatasan melalui kooptasi kegiatan ekonomi dan kebudayaan penduduknya, seperti penduduk wilayah tapal batas Kalimantan, Kepulauan Sangihe-Talaud dan Pulau Miangas. Kehidupan penduduk pulau tersebut, sehari-harinya sangat bergantung pada negara tetangga (Filipina). Mereka menggunakan uang asing, mendengarkan siaran radio, melihat saluran TV dan berbicara dengan bahasa negara tetangga serta bergaul dengan komunitas penduduk negara tetangga yang lebih mampu. Hal tersebut terjadi karena lemahnya pembinaan pemerintah terhadap masyarakat perbatasan. Kondisi demikian tidak dapat dibiarkan karena dapat menyebabkan lepasnya pulau-pulau terluar kepada pihak asing. Lepasnya P. Sipadan dan P. Ligitan hendaknya menjadi cermin dan pelajaran yang berharga.

Selanjutnya, menurut Komandan KRI Suropati, politik deteritorialisasi dapat berlangsung melalui berbagai cara dan pendekatan, seperti pendekatan ekonomi, diplomatik dan militer. Pendekatan itu dapat dilaksanakan secara sendiri-sendiri ataupun terintegrasi. *Economic Deteritorialization* diwujudkan melalui pendekatan pemenuhan kebutuhan ekonomi penduduk perbatasan kita. Contohnya pemberian fasilitas, modal dan penampungan kayu *illegal logging* oleh pihak Malaysia kepada penduduk perbatasan Kalimantan. *Diplomatic Deteritorialization* adalah eksploitasi kelemahan otoritas diplomatik kita. Contohnya bagaimana Malaysia memanipulasi bukti-bukti dokumen historis, membuat peta wilayah perbatasan secara sepihak dan mengintensifkan kehadirannya di daerah sasaran ketika mengklaim Pulau Sipadan dan Ligitan sampai akhirnya dengan cara-cara itu berhasil menguasai kedua pulau tersebut

melalui keputusan Mahkamah Internasional. Jadi dalam politik deteritorialisasi, lawan dapat mengeksploitasi semua kelemahan atas penguasaan wilayah/teritorial yang mereka inginkan.

B. Faktor Ekonomi

Dari sisi faktor ekonomi, Mahendradatta (2010) menjelaskan bahwa peningkatan Perdagangan Dunia melalui Laut diindikasikan dengan tingginya permintaan bahan baku produksi dan bahan makanan dunia. Hal ini menjadikan jumlah pelayaran niaga terus meningkat secara signifikan. Lebih dari 90 perses komoditas perdagangan dunia mengandalkan jalur laut untuk mendistribusikannya kepada negara konsumen. Kententuan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) akan meningkatkan volume perdagangan dunia yang melalui laut. Dari 21.480 milyar ton pada tahun 1999 menjadi 35.000 milyar ton pada tahun 2010, dan 41.000 milyar ton pada tahun 2014. 25% perdagangan dunia tersebut di bawa oleh sekitar 50.000-60.000 kapal dagang setiap tahunnya melintasi jalur lalu lintas internasional yang melintasi perairan Indonesia.

Selanjutnya, dia mensinyalir bahwa Krisis finansial global yang terjadi dan berdampak langsung pada perdagangan perikanan dunia. Lesunya pasar ekspor di Amerika Serikat dan Eropa tersebut akan menjadikan negara berpenduduk besar menjadi sasaran baru ekspor perikanan. Karena itulah perlu segera diantisipasi fenomena ini melalui instrumen pengendalian impor, seperti peningkatan uji mutu produk, pembatasan pelabuhan masuknya produk impor, dan dalam beberapa kasus perlu pennganaan tarif. Diversifikasi pasar juga sangat penting.

Dengan adanya isu keamanan laut (peromopakn) di wilayah Selat Malaka, kerugian sangat signifikan bagi Indonesia. Jika isu perompakan itu tidak kunjung diberantas akan membuat Indonesia tersudut. Pelayaran internasional akan mengenakan berbagai biaya tambahan atau *surcharge* kepada pemilik barang yang akan mengimpor atau mengekspor ke Indonesia dengan alasan perairan Indonesia merupakan *black spot* (daerah rawan). Dengan biaya tambahan yang diberlakukan tadi jelas barang yang akan dijual atau berasal dari Indonesia akan lebih mahal dibanding harga di negara lain. Ujung-ujungnya, Indonesia menjadi tidak kompetitif secara ekonomis.

C. Faktor Pertahanan dan Keamanan

Negara Kepulauan Indonesia memiliki ciri khas yang tidak dimiliki oleh bangsa lain karena posisinya yang strategis. Hal ini merupakan implikasi dari adanya *United Nations Conference on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang membagi Indonesia menjadi empat kompartemen strategis sesuai dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Dengan demikian, ancaman yang bersifat eksternal dan manifestasi ancaman lain, sangat berpotensi untuk mengeksploitasi kawasan maritim Indonesia. Ketentuan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) menjadi sebuah hal yang paling mengancam kepentingan Indonesia di wilayah perairan. Dengan adanya ketentuan ALKI tersebut, Indonesia harus mempersilakan kapal dagang dan kapal perang negara lain untuk dapat melintas di wilayah territorial Indonesia.

Selanjutnya, menurut Mahendradatta (2010) Negera Kepulauan Indonesia yang berada dalam sebuah situasi dan kondisi datangnya ancaman dari kekuatan eksternal yakni intervensi, mungkin invansi, negara lain yang ingin mengamankan kepentingannya dan pihak non-negara seperti kelompok teroris dan sindikat penyelundupan internasional yang memanfaatkan jalur laut internasional. Selain itu, Indonesia juga memiliki ancaman dari internal seperti dari kelompok pemberontak atau separatis yang mendapatkan pasokan persenjataan dari penyelundupan senjata yang beredar di sekitar perairan Indonesia, karena adanya jalur laut internasional dan lemahnya pengawasan dan pengamanan patroli laut oleh pihak militer Indonesia. Ancaman itu terutama mulai datang dari negara serumpun sendiri seperti Malaysia dan Singapura, walaupun dengan alasan kerjasama militer.

Selat Malaka adalah salah satu dari koridor maritim paling sibuk di dunia dengan sekitar 50.000 kapal kargo dan kapal tangki melewati perairan itu setiap tahun. Kemerosotan ekonomi menimbulkan kekhawatiran pada keamanan maritim khususnya di Selat Malaka karena pembajakan dan perompakan kembali marak terjadi. Keamanan maritim di wilayah ini sulit untuk diramalkan dan negara-negara di kawasan itu harus waspada menghadapi setiap kemungkinan yang akan terjadi.

D. Faktor Hukum

Di Indonesia penegakkan hukum di kawasan perairan masih sangat lemah. Kurangnya armada patroli pengawas laut dan teknologinya yang masih ketinggalan membuat kapal-kapal asing ilegal leluasa untuk mencuri ikan di wilayah kedaulatan NKRI. Para pemodal asing seringkali memanfaatkan nelayan Indonesia sebagai tenaga kerjanya, sementara mereka hanya menyediakan teknologi (kapal dan alat tangkap). Benderanya pun merah putih. Padahal keuntungannya menjadi milik para pemodal asing tersebut. Hal ini sangat merugikan bangsa kita, baik dari sisi ekonomi, sosial dan politik internasional.

Sementara itu penyelundupan manusia (trafficking) sudah menjadi isu besar di dunia. Korbannya sebagian besar adalah orang-orang dari negara berkembang, seperti Indonesia. Sedangkan jalur utama penyelundupan manusia yang paling sering dan mudah adalah melalui jalur laut. Ada banyak jalur "tikus" yang sangat minim pengawasan merupakan sarana yang ideal bagi kejahatan trafficking ini, seperti kawasan kepulauan Risu, Kalimantan Barat dan Kalimantan Timur (Kota Nunukan).

Epilog: Usaha Ke depan

Sebagai penutup patutlah direnungkan apa yang menjadi kegelisahan WS. Rendra (2008) tentang wilayah kemaritiman dan kedaulatan kita terhadapnya, ketika menerima anugrah Doktor Honoris Causa dari UGM, sebagai berikut.

Dalam soal perbatasan kita telah melengahkan pemetaan, pendirian beberapa mercu suar lagi, dan mengumumkan klaim yang jelas dan rational mengenai batas-batas wilayah negara kita, terutama yang menyangkut wilayah di laut. Sudah saatnya pula lembaga inteligent kita mempunyai direktorat maritim. Sudah saatnya wawasan ketanegaraan kita, disegenap bidang, mencakup pengertian "Tanah Air", dan tidak sekedar "Tanah" saja. Pelabuhan-pelabuhan pun harus segera ditata sebagai "Negara Pelabuhan" yang dipimpin oleh "Syahbandar" yang berijazah international. Kemudian segera pula dicatatkan di PBB. Tanpa semua itu, maka negara kita tidak diakui punya pelabuhan, melainkan hanya diakui punya terminal-terminal belaka!

Perlu dicatat bahwa pembentukan Negara Nusantara untuk pertama kalinya diproklamasikan oleh Baron Van Der Capellen pada

tahun 1821 dengan nama *Nederlans Indie*, dan sifat kedaulatannya negara maritim dengan batas-batas dan mercusuar-mercusuar yang jelas petanya. Jadi Van Der Capllen tidak sekedar mengandalkan kekuatan angkatan laut untuk mempersatukan Nusantara, melainkan, alat politik untuk meyatukan Nusantara adalah tata hukum dan ketatanegaraan maritim. Kita sebagai bangsa harus bersyukur kepada Perdana Menteri Juanda dan menteri luar negeri Mochtar Kusumaatmaja, yang dengan gigih telah memperjuangkan kedaulatan maritim kita di dunia Internasional, sehingga diakui oleh Unclos dan PBB. Tetapi kita harus tanpa lengah meneruskan perjuangan itu sehingga kita mampu mengimplementasikan semua peraturan kelautan internasional yang telah kita ratifikasi. Perlu disayangkan bahwa usaha untuk mendirikan Universitas Maritim yang bisa memberikan ijazah internasional untuk syahbandar dan nahkoda, belum juga mendapatkan ijin dari Departemen Pendidikan Nasional. Saya menganggap sikap pemerintah seperti itu tidak patriotik dan tidak peka pada urgensi untuk menegakkan kedaulatan bangsa dan negara di lautan.

Apa yang dikemukakan oleh Penyair kawakan tersebut penting dicermati oleh semua pihak yang peduli terhadap kedaulatan maritim di Indonesia. Oleh karena itu, untuk mewujudkan visi maritim sebagai *mainstream* bagi bangsa Indonesia ada beberapa tantangan yang perlu diantisipasi. Salah satu masalah utama adalah perubahan paradigma yaitu Paradigma darat/agraris masih kuat melekat pada kebanyakan masyarakat Indonesia, termasuk pemerintahnya. Bangsa Indonesia masih mengidap kerancuan identitas. Di satu pihak mempunyai persepsi kewilayahan tanah air, tetapi memosisikan diri secara kultural sebagai bangsa agraris dengan puluhan juta petani miskin yang tidak sanggup kita sejahterakan, sedangkan kegiatan industri modern sulit berkompetisi dengan bangsa lain, antara lain karena budaya kerja yang berkultur agrarian konservatif, di samping berbagai inefisiensi birokrasi dan korupsi. Industri pun kita bangun tidak berdasar pada keunggulan kompetitif namun pada keunggulan komparatif, tanpa kedalaman struktur dan tanpa masukan keilmuan dan teknologi yang kuat.

Akibat dari hal ini adalah pembangunan perekonomian maritim dan pembangunan sumber daya manusia tidak pernah dijadikan arus utama pembangunan nasional, yang didominasi oleh persepsi dan kepentingan daratan semata. Dewan Kelautan Nasional memang pernah dibuat tetapi

dengan mandat terbatas dan menduduki hirarki yang tidak signifikan dalam kelembagaan pemerintahan (Taufik dan Adytia, 2009). Pembangunan jalan alat transportasi darat lebih diutamakan. Jawa sumatera jauh lebih maju infrastruktur di kawasan timur. Memang diakui bahwa jumlah penduduk wilayah barat jauh lebih banyak dari kawasan timur Indonesia. Tetapi pandangan ini tidak terlalu tepat, karena pembangunan tidak hanya terpenuhinya kebutuhan warga negara, tetap juga menyangkut geopolitik dan pengembangan kawasan.

Jika masalah paradigma ini tidak selesai maka tidak akan ada visi maritim yang sesungguhnya. Tidak adanya visi ini akan membuat pembangunan di sektor bahari hanya sekadar “formalitas” belaka memenuhi tuntutan sebagian kalangan. Ini bisa kita lihat pada kasus Dewan Maritim Indonesia (DMI). Selama ini DMI hanya berperan sebagai lembaga konsultatif yang memberikan masukan pada Presiden. Sebagai eksekutifnya Inpres No. 5/2005 tentang Program Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional tidak berjalan dengan semestinya karena berbagai pihak yang mendapat amanat tersebut belum mampu berkomunikasi secara maksimal. Sementara, selama ini kegiatan sektor kemaritiman melibatkan banyak instansi seperti Departemen Perhubungan, Departemen Perdagangan, Departemen Keuangan, Departemen Kelautan dan Perikanan, serta aparat penegak hukum di laut lainnya.

Salah satu implikasi dari belum adanya kejelasan visi maritim tersebut adalah masalah-masalah yang faktual di lapangan, seperti masalah perbatasan dengan beberapa negara tetangga, masalah infrastruktur kemaritiman yang masih kurang memadai seperti armada laut yang jauh dari memadai. Perlu dikembangkan secara berkelanjutan pertahanan laut (teknologi dan armadanya) dan teknologi kelautan yang bermanfaat bagi nelayan, seperti radar pemantau ikan tuna. Selain itu, perlu segera dibe-nahi relasi antar-*stakeholders* yang berkepentingan dan memiliki otoritas terhadap pengelolaan dan pengembangan ekonomi politik wilayah maritim. Pihak tersebut tidak hanya Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Kementerian ESDM, tetapi juga Kementerian Dalam Negeri, Luar Negeri, Angkatan Laut, dan Kementerian Perhubungan. Hanya dengan strategi itu yang akan membuka peluang maksimal bagi pengembalian kedaulatan bangsa terhadap tanah dan airnya (maritim) sendiri. Selain itu,

visi dan strategi yang orientasi agraris tradisional harus segera diubah haluannya ke arah paradigma maritim yang rasional dan berwawasan global, tetapi tetap berdaulat penuh.***

REFERENSI

- Arsana, I Made Andi. 2007. Pulau, Wilayah Maritim, dan Kedaulatan. Suara Pembaruan Daily. <http://www.suarapembaruan.com/News/2007/09/04/Editor/edit03.htm>.
- Chalim, H. Abdul. 2008. Kemaritiman Nusantara, Refleksi Kejayaan Masa Silam.
- Hamengku Buwono X, Sri Sultan. Reposisi dan Revitalisasi Kedaulatan NKRI Dalam Perspektif Maritim. Konrensi Nasional Kedaulatan Maritim. Kapasgama.
- Kusumaatmadja, Sarwono. 2005. Visi Maritim Indonesia: Apa Masalahnya? 3 Agustus.
- Hartadi, Kristanto. 2008. Berharap Kebijakan Maritim, Bak Menunggu Godot. Sinar Harapan.
- Mahendradata, Gading. 2010. Konsep Skenario Mengembalikan Visi Maritim NKRI. Diunduh 5 Mei 2010.
- Pelly, Usman. 1985. Pasang Surut Perahu Bugis Pinisi dalam Dinamika Bugis Makassar (Ed Paeni). Lepas, Makasar.
- Pramono, Djoko. 2005. Budaya Bahari. Diunduh tanggal 5 Mei 2010.
- Rahim, A. Rahman. 1992. Nilai-Nilai Utama Kebudayaan Bugis. Hasanuddin University Press. Makassar.
- Rais, M. Amien. 2009. Agenda Mendesak Bangsa: Selamatkan Indonesia. PPSK Press, Yogyakarta.
- Rendra, W.S. 2008. Megatruh Kambuh: Renungan Seorang Penyair Dalam Menanggapi Kalabrendu. Pidato Penerimaan Gelar Doktor Honoris Causa dalam Bidang Kebudayaan dari UGM, 4 Maret. Yogyakarta.
- Salim, Mayor Laut (P). 2010. Nusantara, Laut Kita & Kedaulatan Bangsa. Diunduh, 5 Mei 2010.
- Sumardjono, Laksamana TNI, <http://forum.detik.com/showthread.php?t=7475>

Welly, Marthen. 2008. Laut Indonesia Antara Harapan dan Kenyataan, 2008

<http://portal.inaport2.co.id/index.php?mod=berita&idx=262>

<http://beta.tnial.mil.id/doktrin.php>