



PENGANTAR WAWASAN MARITIM

Dr. Firdaus Hamta, S.E., M.Si.

**Kolonel Laut (S) Dr. H. Asep Iwa Soemantri, S.E., M.M., M.Tr.Opsla.
Rabu, S.H., M.H., CPM., CPA.**

Yustinus Farid S., S.IP., MPA.

Yarsi Efendi, S.Pd., M.Pd.

Ir. Petra Paulus Tarigan, M.M., MBA., CPM.

**Pengantar
Wawasan
Maritim**

UU No 28 tahun 2014 tentang Hak Cipta

Fungsi dan sifat hak cipta Pasal 4

Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a merupakan hak eksklusif yang terdiri atas hak moral dan hak ekonomi.

Pembatasan Pelindungan Pasal 26

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23, Pasal 24, dan Pasal 25 tidak berlaku terhadap:

- i. Penggunaan kutipan singkat Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait untuk pelaporan peristiwa aktual yang ditujukan hanya untuk keperluan penyediaan informasi aktual;
- ii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk kepentingan penelitian ilmu pengetahuan;
- iii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk keperluan pengajaran, kecuali pertunjukan dan Fonogram yang telah dilakukan Pengumuman sebagai bahan ajar; dan
- iv. Penggunaan untuk kepentingan pendidikan dan pengembangan ilmu pengetahuan yang memungkinkan suatu Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait dapat digunakan tanpa izin Pelaku Pertunjukan, Produser Fonogram, atau Lembaga Penyiaran.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

**Pengantar
Wawasan
Maritim**

Dr. Firdaus Hamta, S.E., M.Si.

Kolonel Laut (S) Dr. H. Asep Iwa Soemantri, S.E., M.M., M.Tr.Opsla.

Rabu, S.H., M.H., CPM., CPA.

Yustinus Farid S., S.IP., MPA.

Yarsi Efendi, S.Pd., M.Pd.

Ir. Petra Paulus Tarigan, M.M., MBA., CPM.



Cerdas, Bahagia, Mulia, Lintas Generasi.

PENGANTAR WAWASAN MARITIM

Firdaus Hamta, dkk

Editor:
Suryo Hartanto

Desain Cover :
Rulie Gunadi

Sumber :
Firdaus Hamta

Tata Letak :
Joko Waluyo

Proofreader :
Tiara Nabilah Azalia

Ukuran :
xvi, 152 hlm, Uk: 15.5x23 cm

ISBN :
978-623-02-7556-2

Cetakan Pertama :
November 2023

Hak Cipta 2023, Pada Penulis

Isi diluar tanggung jawab percetakan

Copyright © 2023 by Deepublish Publisher
All Right Reserved

Hak cipta dilindungi undang-undang
Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau
memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
tanpa izin tertulis dari Penerbit.

PENERBIT DEEPUBLISH
(Grup Penerbitan CV BUDI UTAMA)

Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

Jl.Rajawali, G. Elang 6, No 3, Drono, Sardonoharjo, Ngaglik, Sleman

Jl.Kaliurang Km.9,3 – Yogyakarta 55581

Telp/Faks: (0274) 4533427

Website: www.deepublish.co.id

www.penerbitdeepublish.com

E-mail: cs@deepublish.co.id

SEKAPUR SIRIH



Prof. Dr. Slamet Riyadi, M.Si., Ak., CA.

Dekan FEB Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarokatuh

Selamat datang dalam petualangan intelektual melintasi samudra, pulau-pulau terpencil, dan perairan yang luas. Buku ini, dengan judul "**Pengantar Wawasan Maritim,**" adalah pintu gerbang ke dalam dunia yang tak terbatas dari kekayaan, pengetahuan, dan potensi yang terkandung dalam lautan dan wilayah maritim Indonesia yang membentang di antara perairan biru samudra dan pulau-pulau indah yang tersebar di Selat Malaka.

Wawasan Maritim tidak hanya merupakan konsep penting dalam konteks geografi, ekonomi, dan keamanan global, tetapi juga merupakan jendela ke dalam sejarah manusia yang memanfaatkan sumber daya laut sejak zaman Kerajaan Nusantara hingga masa reformasi. Buku ini bertujuan untuk memberikan pengenalan yang komprehensif tentang wawasan maritim dan menguraikan mengapa hal ini sangat penting dalam dunia yang semakin terhubung ini.

Buku ini, menjelaskan pentingnya Wawasan Maritim dalam konteks Indonesia yang lebih luas dan bagaimana salah satu Provinsi di Indonesia yaitu Kepulauan Riau berperan sebagai salah satu penjaga perairan penting bagi Indonesia, dan juga menggambarkan tentang perjalanan yang mengungkap keajaiban nusantara Indonesia. Semoga buku ini tidak hanya menjadi sumber informasi yang berharga, tetapi juga menjadi sumber inspirasi bagi pembaca untuk menjelajahi dan menjaga kekayaan luar biasa yang ada di kawasan Maritim Indonesia.

Semoga buku ini tidak hanya menjadi sumber informasi yang berharga, tetapi juga menjadi sumber inspirasi bagi pembaca untuk menjelajahi dan menjaga kekayaan luar biasa yang ada di kawasan Maritim Indonesia dan Kepulauan Riau secara khusus. Selamat dan Sukses untuk Dr. Firdaus Hamta, SE., M. SI beserta Tim, atas terbitnya buku Pengantar Wawasan Maritim ini, Insyaa Allah mendapatkan ilmu yang bermanfaat, Aamiin

Wassalamualaikum Warochmatullahi Wabarokatuh

Surabaya, 9 September 2023

KATA SAMBUTAN



Prof. Dr. Hj. Sri Langgeng Ratnasari, S.E., M.M.

Rektor Universitas Riau Kepulauan

Assalamualaikum Wr. Wb.

Marilah kita semua selalu memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Allah Swt., karena atas rahmat, hidayah, dan karunia-Nya, kita masih diberi kekuatan, kesehatan jasmani dan Rohani dalam menjalankan tugas masing-masing.

Pada kesempatan ini mengucapkan Selamat dan Sukses atas diterbitkannya buku “**Pengantar Wawasan Maritim**” oleh Tim Penulis: Dr. Firdaus Hamta, S.E., M.Si., Kolonel Laut (S) Dr. H. Asep Iwa Soemantri, S.E., M.M., M.Tr.Opsla., Rabu, S.H., M.H., CPM., CPA., Yustinus Farid S., S.IP., MPA., Yarsi Efendi, S.Pd., M.Pd., Petra Paulus Tarigan, S.T., M.M., MBA., CPM. yang merupakan kolaborasi dosen Universitas Riau Kepulauan dan Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut/AAL.

Buku *Pengantar Wawasan Maritim* ini digunakan sebagai salah satu buku ajar untuk mata kuliah Wawasan Sosial, Budaya Maritim, dan Kepulauan pada seluruh program studi S-1 di Universitas Riau Kepulauan pada semester 1 (satu).

Saya mengetahui para dosen tim penyusun buku ini merupakan dosen yang energik, kreatif, ulet, pekerja keras, dan pantang menyerah. Saya sangat berharap seluruh dosen tim penyusun buku tetap komitmen dengan keilmuannya dan semoga sukses selalu sebagai seorang dosen dan ilmuwan. Semoga Allah Swt. selalu memberikan petunjuk dan keberkahan pada kita semuanya.

Semoga buku ini bermanfaat bagi kita semua, terutama Universitas Riau Kepulauan dan seluruh pembaca.

Batam, 23 Agustus 2023

KATA PENGANTAR



Mayor Jenderal TNI (Mar) Endi Supardi, SE.,
MM., M.Tr. Opsla., CHRMP., CRMP

Assalamualaikum Warohmatulloh Wabarookatuh

Jalesveva Jayamahe,

Laut merupakan nafas pembangunan karakter Indonesia sebagai Negara Maritim seperti disampaikan Presiden Ir. H. Joko Widodo “Jangan memungungi Lautan” karena di situlah kehidupan Indonesia yang belum terberdayakan sebagai Bangsa Maritim secara maksimal.

Buku ini merupakan sebuah karya monumental yang bersifat kolaborasi beberapa dosen. Kolaborasi di sini merupakan jalan bagaimana memecahkan permasalahan dalam membangun bangsa maritim dengan melibatkan semua komponen bangsa, dengan mendidik dan memberikan wawasan dan pengetahuan tentang wawasan maritim untuk masyarakat Indonesia pada umumnya dan para mahasiswa pada khususnya.

Sebagai Gubernur Akademi Angkatan Laut mengucapkan Selamat dan Sukses atas terbitnya buku **“Pengantar Wawasan Maritim”** oleh Tim Penulis: Dr. Firdaus Hamta, S.E., M.Si., Kolonel Laut (S) Dr. H. Asep Iwa Soemantri, S.E., M.M., M.Tr.Opsla., CIIQaR., CQnR., CIIQA., Rabu, S.H., M.H., CPM., CPA., Yustinus Farid S., S.IP., MPA., Yarsi Efendi, S.Pd., M.Pd., Petra Paulus Tarigan, S.T., M.M., MBA., CPM. yang merupakan kolaborasi menjadikan buku ini sangat menarik untuk di baca dalam pengetahuan Wawasan Sosial Budaya Maritim dan lainnya di Indonesia.

Atas kerja keras, kreativitas, kolaborasi beberapa Dosen dalam menyusun buku ini, berharap agar tetap berkomitmen dengan memberikan sumbangsih pemikirannya terhadap para generasi muda khususnya mahasiswa pada bidang kemaritiman yang dihadapkan pada sektor pertahanan laut. Semoga Allah Swt. Selalu memberikan petunjuk dan keberkahan pada kita semuanya. Semoga buku ini bermanfaat bagi kita semua dan seluruh pembaca.

Surabaya, 23 Agustus 2023

PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah Swt. Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan kenikmatan yang tidak terhingga kepada kita semua dan salah satunya adalah diberikannya kepada kami kenikmatan dalam bentuk kesempatan dalam menulis dan menyusun buku dengan judul “**Pengantar Wawasan Maritim**”. Namun sebagai manusia yang tidak sempurna tentu buku ini masih jauh dari kesempurnaan. Namun hadirnya buku ini harapan kami dapat memberikan informasi dan pengetahuan terkait substansi yang ada pada buku ini.

Buku ini diharapkan memberikan wawasan maritim sebagai landasan yang mendasar untuk membangun kesadaran masyarakat, bahwa nenek moyang Nusantara Indonesia telah menunjukkan kejayaan maritim pada masa lalu. Tidak itu saja, buku ini juga memberikan informasi dan pengetahuan tentang sumber daya maritim dan keberlanjutannya di Indonesia, kepulauan dan hukum laut, kedaulatan maritim, kepedulian terhadap nilai-nilai maritim sebagai bentuk kearifan lokal dan lainnya, sehingga melalui buku ini dapat menggerakkan kembali paradigma dan *mindset* serta kultur maritim menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Pentingnya membangkitkan kembali maritim Indonesia tidak hanya sebagai kekuatan secara sosial, budaya dan ekonomi, tetapi juga dalam menghadapi dan memanfaatkan maritim Indonesia dalam percaturan geopolitik maritim dunia yang tidak lepas dari tantangan dan permasalahan yang dihadapi, juga dalam membangun kesejahteraan masyarakat Indonesia melalui pemanfaatan potensi sumber daya maritim secara berkelanjutan. Maka buku ini sebagai sumbangsih kami terhadap pemerintah dan masyarakat Indonesia di tengah upaya memosisikan kejayaan maritim sebagai siklus antara kejayaan maritim pada kerajaan Nusantara jaman dahulu ke kejayaan maritim Indonesia saat ini dan akan datang.

Batam, Agustus 2023

Dr. Firdaus Hamta, S.E., M.Si.

Ketua Tim Penulis

KATA PENGANTAR PENERBIT

Segala puji kami haturkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan segala anugerah dan karunia-Nya. Dalam rangka mencerdaskan dan memuliakan umat manusia dengan penyediaan serta pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk menciptakan industri *processing* berbasis sumber daya alam (SDA) Indonesia, Penerbit Deepublish dengan bangga menerbitkan buku dengan judul *Pengantar Wawasan Maritim*.

Terima kasih dan penghargaan terbesar kami sampaikan kepada penulis, yang telah memberikan kepercayaan, perhatian, dan kontribusi penuh demi kesempurnaan buku ini. Semoga buku ini bermanfaat bagi semua pembaca, mampu berkontribusi dalam mencerdaskan dan memuliakan umat manusia, serta mengoptimalkan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi di tanah air.

Hormat Kami,

Penerbit Deepublish

DAFTAR ISI

SEKAPUR SIRIH.....	v
KATA PENGANTAR.....	vii
PRAKATA	viii
KATA PENGANTAR PENERBIT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR FOTO.....	xv
BAB I WAWASAN MARITIM INDONESIA.....	1
A. WAWASAN MARITIM.....	2
B. KONSEPSI WAWASAN MARITIM.....	3
C. INDONESIA NEGARA MARITIM	7
D. DINAMIKA MARITIM.....	8
BAB II SEJARAH MARITIM INDONESIA.....	16
A. KERAJAAN NUSANTARA	17
B. MASA ORDE LAMA	22
C. MASA ORDE BARU.....	24
D. MASA REFORMASI.....	25
BAB III GEOMARITIM INDONESIA	30
A. GEOGRAFIS INDONESIA.....	31
B. GEOSTRATEGIS MARITIM.....	33
C. GEOPOLITIK MARITIM	35
D. GEOEKONOMI MARITIM.....	37
BAB IV SOSIAL MARITIM INDONESIA.....	40
A. KONSEP MASYARAKAT DAN WILAYAH	41
B. MASYARAKAT MARITIM.....	44

C.	KATEGORI SOSIAL DEMOGRAFI DAN EKONOMI MARITIM.....	46
D.	KARAKTERISTIK SOSIAL MASYARAKAT MARITIM.....	48
BAB V	BUDAYA MARITIM INDONESIA.....	52
A.	KONSEP KEBUDAYAAN.....	53
B.	KEBUDAYAAN MARITIM	54
C.	UNSUR-UNSUR KEBUDAYAAN MARITIM	55
D.	TANTANGAN PELESTARIAN BUDAYA MARITIM.....	58
BAB VI	SUMBER DAYA MARITIM INDONESIA	63
A.	SUMBER DAYA MARITIM.....	64
B.	POTENSI SUMBER DAYA MARITIM INDONESIA.....	65
C.	SUMBER DAYA MARITIM DI PESISIR	67
D.	SUMBER DAYA MANUSIA DAN TEKNOLOGI MARITIM.....	72
BAB VII	KEPULAUAN DAN LAUT INDONESIA	79
A.	KEPULAUAN	80
B.	NEGARA KEPULAUAN.....	80
C.	PEMBANGUNAN KEPULAUAN	82
D.	HUKUM LAUT.....	87
BAB VIII	POROS MARITIM INDONESIA	94
A.	KONSEPSI POROS MARITIM.....	95
B.	PRINSIP, STRATEGI DAN KEBIJAKAN MARITIM.....	96
C.	INDONESIA DALAM POROS MARITIM DUNIA	98
D.	DINAMIKA INDONESIA MENJADI POROS MARITIM DUNIA	99
BAB IX	SUMBER DAYA MARITIM BERKELANJUTAN	105
A.	LINGKUNGAN HIDUP	106
B.	ANCAMAN DAN KERUSAKAN SUMBER DAYA MARITIM.....	109

C.	<i>GREEN ECONOMY DAN BLUE ECONOMY</i>	112
D.	LANGKAH STRATEGIS	114
BAB X	KEARIFAN LOKAL DALAM MARITIM	117
A.	KEARIFAN LOKAL	118
B.	GEOGRAFIS PROVINSI KEPULAUAN RIAU	119
C.	LUAS DAN BATAS ADMINISTRASI PROVINSI KEPULAUAN RIAU.....	120
D.	ISU STRATEGIS PROVINSI KEPULAUAN RIAU	121
E.	VISI DAN MISI PROVINSI KEPULAUAN RIAU	124
F.	SUMBER DAYA MARITIM PROVINSI KEPULAUAN RIAU.....	127
G.	TANTANGAN KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU.....	131
H.	KEBIJAKAN KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU.....	135
	DAFTAR PUSTAKA	143
	DAFTAR ISTILAH (GLOSARIUM).....	148
	PROFIL PENULIS	151

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Luas Wilayah Laut Provinsi Kepulauan Riau	120
Tabel 2.	Jumlah Pulau Kecil Terluar di Provinsi Kepulauan Riau.....	121
Tabel 4.	Potensi Budi Daya Perikanan di Provinsi Kepulauan Riau .	129
Tabel 3.	Potensi Perikanan Tangkap di Provinsi Kepulauan Riau	130

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Ilustrasi Wawasan Nusantara.....	6
Gambar 2.	Geografis dan Posisi Silang Indonesia.....	31
Gambar 3.	Perbedaan Ekonomi Pesisir dan Ekonomi Kelautan	69
Gambar 4.	Ilustrasi Wilayah Teritorial Indonesia	88
Gambar 5.	Ilustrasi Landasan Kontinen.....	89
Gambar 6.	Ilustrasi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).....	90
Gambar 7.	Ilustrasi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)	92
Gambar 8.	Ilustrasi Alur Laut Indonesia.....	95
Gambar 9.	Ilustrasi Indonesia Poros Maritim Dunia	99
Gambar 10.	Ilustrasi Wilayah Laut Provinsi Kepulauan Riau	119
Gambar 11.	Ilustrasi Laut China Selatan	122

DAFTAR FOTO

Foto 1.	Ilustrasi Maritim Indonesia	4
Foto 2.	Ilustrasi Revolusi Biru	13
Foto 3.	Peninggalan Kerajaan Sriwijaya	18
Foto 4.	Peninggalan Kerajaan Singasari.....	19
Foto 5.	Peninggalan Kerajaan Majapahit	20
Foto 6.	Peninggalan Kerajaan Demak.....	21
Foto 7.	Peninggalan Kerajaan Gowa Tallo.....	21
Foto 8.	Soekarno (Presiden Pertama RI).....	22
Foto 9.	Soeharto (Presiden Kedua RI) Saat Melantik TNI Polri	24
Foto 10.	Pendudukan Gedung DPR MPR RI oleh Mahasiswa	25
Foto 11.	Ilustrasi Masyarakat Maritim	45
Foto 12.	Kapal Pinisi (Karya Budaya Maritim)	54
Foto 13.	Salah Satu Sekolah Pelayaran di Indonesia	59
Foto 14.	Salah Satu SMK Pelayaran di Batam-Kepri	60
Foto 15.	Ilustrasi Maritim Indonesia	66
Foto 16.	Ilustrasi Menjala Ikan Salah Satu Sumber Ekonomi Pesisir.....	68
Foto 17.	Budi Daya Ikan di Pesisir Pantai.....	68
Foto 18.	Ilustrasi beberapa Pulau di Indonesia.....	81
Foto 19.	Jembatan I Barelang Batam: Penghubung Pulau	83
Foto 20.	Ilustrasi Pencemaran Luat oleh Limbah Minyak	107
Foto 21.	Ilustrasi Kerusakan Pohon Mangrove	111
Foto 22.	Ilustrasi Ekosistem Lamun.....	111
Foto 23.	Ilustrasi Batu Karang	112
Foto 24.	Nelayan Batam Provinsi Kepulauan Riau.....	132

Foto 25.	Salah Satu Pendangkalan Pantai di Provinsi Kepulauan Riau	132
-----------------	---	-----

BAB I

WAWASAN MARITIM

INDONESIA

Deskripsi:

Bab I berisi tentang peran penting masyarakat Indonesia untuk memiliki wawasan maritim yang dimulai dari konsepsi dasar terkait wawasan dan dinamika kemaritiman Indonesia. Diharapkan melalui Bab ini memberikan informasi dan pemahaman yang dapat meningkatkan pengetahuan awal dari wawasan maritim Indonesia.

A. WAWASAN MARITIM

Wawasan merupakan salah satu unsur yang harus melekat pada insan akademik. Kata wawasan sangat sering diucapkan dan digunakan dalam kehidupan sehari-hari dan orang yang memiliki wawasan luas selalu diidentikkan sebagai orang yang memiliki ilmu pengetahuan atau pemahaman yang luas.

Kata maritim dalam kehidupan sehari-hari juga selalu diidentikkan dengan laut. Negara yang memiliki sumber daya maritim yang luas, diposisikan sebagai negara yang memiliki potensi ekonomi dan potensi lainnya yang dapat dimanfaatkan dan berpotensi menjadi kekuatan bagi negara tersebut.

Indonesia merupakan negara yang geografis lautnya lebih luas dari daratannya dengan kekayaan sumber daya maritim. Maka sebagai warga negara Indonesia perlu memiliki wawasan tentang maritim, dan di samping untuk mengenal potensi sumber daya maritim yang ada, juga mengenal hal-hal lainnya.

Pentingnya wawasan maritim karena sebagai upaya membangun kesadaran dan membangkitkan kembali nilai-nilai kemaritiman baik secara sosial budaya (kultur), ekonomi, pengetahuan kemaritiman, wawasan Nusantara dan lain sebagainya, karena maritim sejatinya merupakan jati diri dan bentuk kearifan lokal dan nasional bagi bangsa Indonesia.

Wawasan maritim terdiri dari 2 (dua) kosakata, yaitu **“wawasan”** dan **“maritim”** dan secara etimologi dan terminologi dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Etimologi

Orang yang memiliki wawasan sering dimaknai orang yang memiliki pengetahuan di luar dari pengetahuan orang lain pada umumnya, dan memungkinkan di luar dari pengetahuan yang diperoleh dengan cara formal. Namun secara etimologi kata **“wawasan”** berasal dari kata bahasa Jawa yaitu **“wawas”** yang bermakna pandangan, memandang, melihat, meninjau atau cara pandang/cara meninjau. Maritim dalam bahasa Inggris disebut **“maritime”** yang berarti navigasi. Kata navigasi sudah umum diucapkan dan didengar dalam kehidupan sehari-hari dalam aktivitas transportasi, namun yang dimaksud navigasi berdasarkan Kamu

Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah laut atau kelautan (Marlina, 2021).

2. Terminologi

Secara terminologi wawasan maritim menurut Sulistiyono (2016) adalah sebagai wawasan bahari atau wawasan Nusantara yang merupakan konsep pembangunan yang didasari dari jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Wawasan maritim berhubungan dengan pelayaran, perdagangan dan laut. Kemaritiman berdasarkan pada terminologi mencakup ruang/wilayah permukaan laut, *pelagik/meso pelagik* yang merupakan daerah subur, di mana daerah tersebut terdapat kegiatan seperti pariwisata, lalu lintas pelayaran dan jasa-jasa kelautan (Marlina, 2021).

B. KONSEPSI WAWASAN MARITIM

Membangun suatu konsep masa depan (visi) perlu memperhatikan berbagai pendekatan dimensi, seperti masa lalu (historis) dan keadaan saat ini. Cara pandang melihat ke depan melalui pendekatan berbagai dimensi tersebut diharapkan menjadi kekuatan (*power*) dalam merencanakan, memanfaatkan, mengelola dan beraktivitas yang berbasis pada pola pikir kuat, sehingga menjadi konsepsi (kesepakatan dan kerangka pengetahuan) yang menjadi tindakan yang relevan dalam mencapai tujuan dari visi tersebut.

Membangun maritim Indonesia perlu menguatkan pola pikir (paradigma) bahwa Nusantara memiliki historikal kejayaan maritim pada masa lalu, bahwa negara ini identik dengan maritim, negara ini memiliki potensi kekuatan dari sumber daya maritim, negara ini harus dibangun dengan identitas dan kekuatan sendiri (maritim), negara ini harus jaya kembali dengan maritim seperti masa lalu, di samping dengan kekuatan dari potensi sumber daya agraria (darat) yang dimiliki.

Di sinilah kesadaran maritim perlu dibangkitkan kembali dalam paradigma masyarakat Indonesia, tidak hanya dipandang dari aspek historis, tetapi juga sosial budaya (kultur), geografis dan lainnya. Maritim Indonesia merupakan aset dalam pembangunan, maka menggeser paradigma dalam pembangunan Indonesia yang selama ini

menitikberatkan pada pembangunan di daratan seperti pertanian dan perkebunan, perlu berjalan beriringan dengan potensi laut (maritim).



Foto 1. Ilustrasi Maritim Indonesia
Sumber: Bagpen AAL

Berikut beberapa pengetahuan atau pemahaman mendasar dalam wawasan maritim:

1. Paradigma Maritim

Membangun kembali paradigma maritim bangsa Indonesia akan menjadi keunggulan dalam pengembangan pembangunan segala bidang, tentu dengan pertimbangan perlu juga menjaga keberlanjutan (*sustainable*) sumber daya maritim, sehingga pada akhirnya mendorong pembangunan dan kesejahteraan masyarakat dalam jangka panjang.

a. Pendekatan Historis

Negara Indonesia memiliki perjalanan sejarah maritim dari kerajaan-kerajaan yang tersebar di Nusantara sebelum kemerdekaan. Kerajaan-kerajaan Nusantara tersebut mampu menjadi kerajaan yang besar dan jaya di sektor maritim, baik dari aspek ekonomi (perdagangan dan jasa pelayaran), diplomasi maupun pertahanan maritim.

Menurut Limbong (2014) bahwa kerajaan maritim yang besar dan terkenal di Nusantara Indonesia pada abad VII sampai XIV adalah kerajaan Sriwijaya di Sumatra, kerajaan Majapahit

pada abad XII sampai XV di Pulau Jawa, dan kerajaan Gowa Tallo pada abad XVI di Sulawesi Selatan. Masa kemerdekaan Indonesia Ir. Soekarno (Presiden Indonesia yang pertama) pada tahun 1953 dalam pidatonya berjudul **“Jadilah Bangsa Pelaut”**. Hal ini sebenarnya menegaskan untuk menjadi bangsa yang kuat dan sejahtera dengan menjadi bangsa Bahari.

b. Pendekatan Geografis

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan 17.508 pulau, 81.000 km garis pantai dan 70% wilayah teritorialnya merupakan laut. Wilayah pesisir dan lautan yang sangat luas tersebut terdapat potensi pembangunan dari sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan yang belum dimanfaatkan secara optimal (Limbong, 2014).

c. Pendekatan Kemanfaatan

Laksamana Agus Suhartono dalam Limbong (2014) mengatakan bahwa tanpa laut, tidak ada bangsa Indonesia, tanpa bangsa Indonesia maka tidak ada negara Indonesia. Hakikatnya bangsa Indonesia adalah negara dan bangsa maritim yang bermakna:

- 1) Laut sebagai medium transportasi
- 2) Laut sebagai medium kesejahteraan
- 3) Laut sebagai medium pertahanan.

Jelas bahwa pada masa lalu kerajaan Nusantara memiliki peradaban dan kejayaan yang kuat di sektor maritim, maka hal ini harus menjadi identitas utama dan kebanggaan bangsa Indonesia dengan sumber daya maritim yang dimiliki untuk pembangunan saat ini dan masa depan. Maritim merupakan bentuk kearifan dan harus menjadi cara memandang Nusantara Indonesia saat ini, dan cara mengantarkan Indonesia ke kancah internasional (global) yang lebih berpengaruh dan disegani oleh bangsa dan negara lain.

Kekayaan dan keanekaragaman sumber daya maritim Indonesia dan gambaran dari pendekatan geografis dan lainnya. Kekayaan dan keanekaragaman sumber daya maritim Indonesia memiliki peran penting dalam menentukan perencanaan dan kebijakan dalam berbangsa dan bernegara, baik secara individu

maupun kelembagaan juga bagi pemerintah dalam memanfaatkan, mengelola serta mengembangkan potensi sumber daya maritim untuk pembangunan di daerah dan nasional.

2. Hubungan Wawasan Maritim dan Wawasan Nusantara

Wawasan maritim sebagai salah satu cara memandang Nusantara Indonesia terhadap sumber daya maritim yang dimiliki, dan diharapkan menjadi pendekatan yang optimal dalam pembangunan, karena maritim Indonesia mengandung aspek historis, sosial budaya (kultur), geografis, geopolitik dan lainnya. Maka wawasan maritim tidak lepas dari perwujudan konsep wawasan Nusantara yang merupakan cara pandang bangsa Indonesia sebagai satu kesatuan wilayah, karena diketahui Nusantara dari kata “nusa” yang bermakna “pulau”, dan diketahui Indonesia merupakan negara pulau dan terpisah-pisah oleh pulau-pulau.

Wawasan Nusantara pada awalnya sebagai konsepsi kewilayahan dan berkembang menjadi konsepsi kebangsaan. Konsepsinya menciptakan pandangan bahwa Indonesia sebagai satu kesatuan wilayah, politik, sosial budaya, ekonomi, pertahanan dan keamanan.



Gambar 1. Ilustrasi Wawasan Nusantara
(Sumber: freepik.com)

Definisi wawasan Nusantara menurut Limbong (2014) adalah merupakan cara pandang bahwa wilayah laut merupakan satu keutuhan dengan wilayah darat, udara, dasar laut dan tanah yang ada di bawahnya, serta seluruh kekayaan yang terkandung di dalamnya yang tidak bisa dipisah-pisahkan.

Tahapan sejarah wawasan Nusantara Indonesia, dapat diuraikan sebagai berikut:

- Konsepsi wawasan Nusantara bermula dari Perdana Menteri Ir. H. Djuanda Kartawidjaja yang pada tanggal 13 Desember 1957 mengeluarkan deklarasi yang dikenal sebagai “**Deklarasi Djuanda**”.
- Deklarasi Djuanda di forum internasional mendapat pengakuan dari bangsa lain atau masyarakat internasional.
- Konferensi PBB tanggal 30 April 1982 menerima dokumen yang bernama “*The United Nation Convention on the Law of the Sea*” (UNCLOS). Berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut diakui asas Negara Kepulauan (*archipelago state*) dan Indonesia diakui dan diterima sebagai kelompok negara kepulauan.
- UNCLOS 1982 tersebut diratifikasi melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 1985. Berdasarkan konvensi hukum laut, maka wilayah laut Indonesia menjadi sangat luas mencapai 5,9 juta km². Terdiri atas: (1) perairan teritorial: 3,2 juta km²; (2) Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 2,7 juta km² perairan. Luas perairan ini belum termasuk landas kontinen (*continent shelf*).
- Keputusan politik negara dimasukkannya ke dalam Pasal 25 A UUD 1945 yang menyatakan “Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang” (Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia, 2016).

Indonesia sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang bercirikan negara kepulauan, memiliki kekuasaan dan kedaulatan atas wilayahnya. Maka kekuasaan dan kedaulatannya tentu harus dipertahankan dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kepentingan bangsa dan negara demi tercapainya keadilan sosial dan kesejahteraan masyarakat.

C. INDONESIA NEGARA MARITIM

Negara maritim merupakan negara yang didominasi oleh laut (maritim) dan selayaknya memiliki pengaruh melalui sumber daya maritim yang dimilikinya, hal lainnya baik masyarakat maupun pemerintahnya

bergantung terhadap sumber daya maritim baik dalam perikanan maupun sumber daya alam laut lainnya. Beberapa negara maritim di dunia di antaranya Inggris, Jepang, Selandia Baru dan lainnya.

Alfred Thayer Mahan dalam Rompas (2011) bahwa terdapat syarat suatu negara diwujudkan sebagai negara maritim, yaitu:

1. Lokasi geografis (*geographical position*)
2. Karakteristik tanah dan pantai (*physical confirmation*)
3. Luas wilayah (*extent of toritory*)
4. Jumlah penduduk (*number of population*)
5. Karakter penduduk (*character of the people*)
6. Karakter pemerintah (*character of government*).

Menurut Santoso (2015) Indonesia sebagai negara maritim karena memiliki kriteria sebagai berikut:

1. Berdaulat di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI)
2. Menguasai seluruh wilayah darat dan laut dan memiliki *sea power* yang secara nasional dan internasional
3. Mampu mengelola potensi pembangunan sesuai aturan nasional dan internasional
4. Untuk kemakmuran segenap bangsa Indonesia.

Jika melihat dari beberapa pendekatan dimensi Nusantara Indonesia bahwa aspek historis, Nusantara Indonesia telah membuktikan kejayaan maritim masa lalu. Kedaulatan geografis yang luas dan strategis, modal sosial budaya maritim, dan garis pantai terpanjang di dunia dan lainnya, maka Indonesia identik dengan negara maritim.

D. DINAMIKA MARITIM

Wilayah maritim Indonesia yang luas dan terbuka (bermuara pada beberapa benua) dan sering mengalami dinamika dan tantangan. Potensi terjadinya gesekan dengan negara lain di wilayah maritim Indonesia juga bagian dari dinamika. Sisi lain, eksploitasi sumber daya laut Indonesia oleh warga negara asing, klaim sepihak atas titik tertentu di wilayah maritim Indonesia, *illegal fishing* oleh nelayan asing, dan adanya potensi gejala geopolitik internasional dan lainnya merupakan dinamika maritim yang dihadapi Indonesia.

Tarigan (2023) bahwa maritim masih dianggap dunia virtual dan sesuatu di awang-awang di mata pemerintah dan pemerhati kelautan. *Illegal fishing*, pembuangan limbah, pencurian pasir laut, penambangan mineral garis pantai dan laut dan lainnya, masih saja terjadi dari tahun ke tahun bahkan dikuasai para pemilik modal dan mafia laut. Pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota merasakan bukan wilayah atau kawasan tata ruang yang perlu dijaga dan dilindungi. Semua bisa dilihat dari anggaran pemerintah pusat dan pemerintah daerah yang sangat terbatas dan tidak bisa memanfaatkan sebagai bagian tata ruang daerah yang didesain, dibangun bahkan dirawat ke depan. Seolah-olah hanya berupa anggaran pemerintah yang sia-sia dan tidak menghasilkan *added value*. *Nomenclature* kelautan belum menyentuh. Apabila ada rencana swasta ingin masuk investasi ke daerah tatanan masih sekadar wacana dan belum menjadi investasi kelautan, ujung-ujungnya mendompleng kebijakan yang ada di daratan seperti proyek reklamasi, pemukiman masyarakat nelayan pesisir belum menyentuh pekerjaan terintegrasi kemaritiman. Sehingga sifatnya masih menguasai belum pada tahap mengusahakan apalagi menjadikan kawasan kemaritiman dan produktif *eco ocean*.

Di bawah ini beberapa dinamika maritim Indonesia dalam perspektif tujuan, tantangan, hambatan, dan strategi.

1. Tujuan

Identifikasi sebagai negara yang luas lautnya lebih luas dari daratan, negara Indonesia 70% merupakan laut dengan kekayaan dan keragaman potensi yang dimiliki. Perspektif dan pendekatan ini perlu penekanan bahwa tidak cukup mengatakan Indonesia merupakan negara maritim, tetapi perlu *political will* dari pemerintah dan semua elemen bangsa Indonesia untuk memanfaatkan dan melestarikan sumber daya maritim seoptimal mungkin. Maka di sinilah perlu konsepsi maritim Indonesia agar paradigma dalam pembangunan nasional bertumpu pada kejayaan di sektor maritim.

2. Tantangan

Di samping berpotensi mengalami dinamika dengan bangsa dari negara lain, tantangan lainnya yaitu dari masyarakat Indonesia

sendiri. Adanya pergeseran kebiasaan-kebiasaan masyarakat Indonesia dalam kehidupan sehari-hari, baik secara sosial budaya, ekonomi dan lainnya, mendegradasi ingatan dan perilaku bahwa Nusantara Indonesia adalah maritim dan pernah jaya pada masa lalu. Akibat dari pergeseran paradigma tersebut maka pemanfaatan sektor maritim belum optimal bahkan dikesampingkan dalam strategi berperilaku dan kebijakan berbangsa serta bernegara. Hal ini merupakan tantangan tersendiri untuk membangun dan membangkitkan kembali paradigma, kultur dan produktivitas maritim bangsa Indonesia saat ini dan dalam jangka panjang.

3. Hambatan

Pemanfaatan sumber daya maritim Indonesia dapat diukur dari tingkat pemanfaatan dari hasil laut atau sumber daya yang ada di laut, eksploitasi sumber daya energi dan mineral di laut dan pemanfaatan potensi lainnya. Menurut Marlina (2021) bahwa hambatan di industri maritim, adalah sebagai berikut:

- a. Sistem finansial untuk sektor maritim
- b. Pajak pada barang atau komoditas tertentu
- c. Sumber daya manusia maritim Indonesia
- d. Persoalan klasifikasi industri maritim.

4. Langkah Strategis

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, bahwa Indonesia membawa konsekuensi munculnya berbagai tantangan nyata bagi Indonesia, maka harus dikelola secara komprehensif, melalui:

- a. Meneguhkan identitas atau jati diri bangsa yang menyatakan bertanah air satu, Indonesia.
- b. Indonesia negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategis. sangat dibutuhkan dukungan sistem pertahanan dan keamanan laut yang kuat, proporsional sesuai dengan luas wilayah dan ancaman yang dihadapi.
- c. Peningkatan pengawasan dan tantangan pengamanan di pulau-pulau kecil terdepan dan terisolasi, terutama pulau-pulau yang bertetangga dengan daerah konflik di luar wilayah Indonesia.

- d. Membangun infrastruktur dan konektivitas antarwilayah melalui optimalisasi perhubungan laut untuk menghilangkan kesenjangan sosial dan ekonomi.
- e. Rentang wilayah yang sangat luas menuntut Indonesia untuk menyelesaikan batas maritim laut teritorial, ZEE, landas kontinen guna mendapatkan kepastian hukum wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia.
- f. Pengembangan wilayah dan peningkatan aktivitas ekonomi memerlukan tata ruang laut yang komprehensif. Sebagai sebuah negara kepulauan, keterpaduan antara wilayah darat, laut, dan udara di atasnya menjadi sangat penting.
- g. Sumber daya alam hayati di laut perlu dijaga dengan baik dari *Illegal Unreported and Unregulated Fishing* (IUUF) dan *fisheries crimes*. Budi daya perikanan laut (*marine aquaculture*) termasuk rumput laut perlu dikembangkan secara maksimal.
- h. Pemanfaatan minyak, gas, mineral, arus, dan ombak untuk keperluan energi dan mineral masa depan.
- i. Hasil tambang energi dan mineral dasar laut, memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi bagi kemajuan dan kesejahteraan Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus terus menyediakan data baik secara tekstual maupun geospasial.
- j. Tantangan untuk menambah luas yurisdiksi landas kontinen di luar 200 mil laut, mampu melakukan eksplorasi di wilayah “*The Area*” di luar perairan internasional. Harus dilakukan bersama-sama dengan mengembangkan kemampuan sumber daya manusia, pendanaan, penguasaan iptek untuk mengelola sumber daya alam pada kawasan dasar laut internasional.
- k. Pengembangan jasa logistik pelabuhan, galangan kapal, dan wisata bahari. Ekonomi maritim Indonesia tidak hanya dari kekayaan sumber daya alam hayati dan nonhayati, tetapi juga harus mengembangkan bidang jasa logistik pelabuhan.
- l. Kegiatan jasa kemaritiman dan eksploitasi sumber daya alam hayati dan nonhayati secara langsung dalam jangka pendek dan jangka panjang dapat membawa dampak pencemaran lingkungan hidup dan merusak keanekaragaman hayati.

- m. Penghitungan ekonomi maritim pada tingkat nasional diperlukan untuk menilai secara objektif besaran ekonomi maritim Indonesia secara menyeluruh, termasuk kontribusi sektor maritim pada Produk Domestik Bruto (PDB).
- n. Desentralisasi kelautan, pemerintah daerah provinsi diberi kewenangan mengelola sumber daya kelautan, termasuk pulau-pulau kecil dalam radius 12 mil laut. Kabupaten/kota diberikan hak bagi hasil laut dari pengelolaan sumber daya kelautan dalam wilayah 4 mil laut.
- o. Perkembangan lingkungan strategis Indonesia mengalami perubahan pesat. Kondisi geopolitik dan geostrategis di Asia Timur dan Asia Tenggara yang diwarnai sejumlah ketegangan berpotensi berkembang menjadi sumber konflik baru yang dapat mengganggu ketahanan regional.
- p. Kemampuan nasional dalam pendidikan maritim, serta penguasaan dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, dimulai dari penyiapan SDM melalui pendidikan menengah dan tinggi.

5. Revolusi Biru

Revolusi merupakan upaya yang diharapkan memiliki perubahan yang cepat, karena adanya permasalahan dan tujuan yang dicapai. Wiranto (2020) mengatakan bahwa Indonesia pernah jaya dengan pelaut-pelaut yang andal di zaman kerajaan Majapahit dan Sriwijaya, perlu ditanamkan kembali kepada generasi muda. Jayanya maritim Indonesia perlu menjadi penyemangat dalam mendukung maritim Indonesia. Banyak masyarakat yang masih membelakangi laut, yang berarti banyak yang bermata pencaharian di sektor wilayah darat dari pada laut. Hal ini dikarenakan masih banyak masyarakat kurang pengetahuan yang mendalam mengenai laut Indonesia.



Foto 2. Ilustrasi Revolusi Biru
(Sumber: mukhtar-api.blogspot.com)

Rompas (2011) revolusi biru merupakan program yang diperlukan agar karakter dan jati diri rakyat Indonesia benar-benar sebagai bangsa bahari. Bangsa Indonesia harus menyadari bahwa kehidupan masa depan bertumpu pada lautan. Bangsa Indonesia akan selalu menoleh, menggali dan memanfaatkan laut sebagai tulang punggung kekuatan bangsa dan negara Indonesia. Maka perlu **“Gerakan Revolusi Biru”** secara masif dari seluruh elemen dan rakyat Indonesia.

Wawasan maritim sebagai respons terhadap pentingnya sumber daya maritim yang dimiliki dalam proses pembangunan dan diplomasi internasional. Di samping itu, alur laut Indonesia yang diapit oleh beberapa benua memosisikan Indonesia sebagai arus transportasi dan perdagangan dunia. Maka konsepsi maritim merupakan langkah dalam kebangkitan kembali maritim Indonesia, juga sebagai upaya mempertahankan dan melestarikan sumber daya maritim Indonesia. Termasuk antisipasi terhadap potensi gangguan wilayah maritim Indonesia.

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan wawasan maritim Indonesia, kenapa penting untuk digerakkan?
2. Kenapa wawasan maritim Indonesia perlu ditinjau dari aspek sejarah kerajaan Nusantara?
3. Bagaimana cara menghadapi tantangan atas gangguan wilayah maritim Indonesia dari bangsa/negara asing?
4. Langkah strategis apa yang utama harus dilakukan untuk mengembalikan paradigma maritim Indonesia?

BAB II

SEJARAH MARITIM INDONESIA

Deskripsi:

Bab II berisi tentang sejarah maritim Indonesia ditinjau dari sejarah kerajaan Nusantara, era Orde Lama, Orde Baru dan era Reformasi. Dalam sejarah kerajaan Nusantara menjadi bukti kejayaan dan peradaban nenek moyang Indonesia adalah maritim. Diharapkan dari bab ini menginspirasi dan meneguhkan kembali jati diri dan peradaban bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim.

A. KERAJAAN NUSANTARA

Sebelum berdirinya negara Indonesia, sesungguhnya bangsa ini telah mencatatkan fakta-fakta sejarah bahwa kerajaan-kerajaan Nusantara dahulu adalah jaya di sektor maritim. Beberapa kerajaan-kerajaan Nusantara tersebut merupakan kerajaan besar dan memiliki kekuasaan luas pada jamannya.

Mengetahui sejarah kerajaan Nusantara jaman dahulu, diharapkan membangun kembali semangat maritim dan pengetahuan tentang sumber daya maritim yang dimiliki Indonesia saat ini, dan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia dahulu jaya di laut (maritim). Maka perlu sikap yang bijak dan arif, bahwa kesadaran terhadap jati diri dan paradigma maritim bangsa Indonesia perlu dibangkitkan kembali, dan perlu merekonstruksi kembali paradigma maritim Nusantara masa lalu untuk kejayaan Indonesia saat ini dan akan datang.

Sebagai wilayah yang didominasi oleh laut (laut lebih luas dari darat), tentu perilaku masyarakat Nusantara dahulu berorientasi pada maritim seperti memanfaatkan sumber daya laut dan menjadi pelaut. Maka pada masa kerajaan Nusantara dahulu kultur dan profesi sebagai pelaut di masyarakat Nusantara telah populer di belahan dunia. Menurut Limbong (2015) sebelum bangsa Portugis ke Malaka pada abad VI, pelaut-pelaut Nusantara sudah terkenal sebagai pelaut yang tangguh. Pada abad V dan VII kapal-kapal dagang Nusantara telah menguasai Asia dan banyak pedagang dari China bergantung pelaut-pelaut dari Nusantara. Pada abad IX pelaut-pelaut Nusantara telah mengarungi lautan ke Barat Samudra Hindia sampai ke Madagaskar dan timur Pulau Paskah.

Beberapa kerajaan Nusantara seperti Kesultanan Ternate (1257-sekarang), Kesultanan Malaka (1400–1511) dan Kesultanan Aceh (1496–1903) (Sidharta, 2014), Kasultanan Demak Bintoro, Kasultanan Cirebon. Namun di sini hanya menguraikan secara ringkas beberapa kerajaan Nusantara yang lain, yaitu:

1. Kerajaan Sriwijaya (Tahun 684–1377 Masehi)

Kerajaan Sriwijaya berada di Palembang Sumatra Selatan (saat ini), kerajaan ini menandai kemasyhuran peradaban maritim Nusantara pada abad VII dalam kepemimpinan Dapunta Hyang. Bangsa Tionghoa mencatat bahwa kerajaan Melayu dan Kedah di bawah kekuasaan kerajaan Sriwijaya (Limbong, 2015). Kerajaan Sriwijaya

merupakan kerajaan maritim yang kuat dan besar serta menguasai perdagangan di Selat Malaka dan menerapkan upeti kepada kapal-kapal yang melalui Selat Malaka (Sidharta, 2014). Ekspansi kerajaan Sriwijaya di Pulau Jawa berhasil menguasai kendali jalur perdagangan utama maritim di Asia Tenggara, yaitu jalur Selat Sunda, Laut China Selatan, Laut Jawa dan Laut Karimata. Pada abad IX kerajaan Sriwijaya melakukan kolonisasi di hampir seluruh kerajaan-kerajaan di Asia Tenggara seperti Sumatra, Jawa, Semenanjung Malaya, Thailand, Kamboja, Vietnam dan Filipina (Limbong, 2015).



Foto 3. Peninggalan Kerajaan Sriwijaya
(Sumber: bisnisonlinekita.net)

2. **Kerajaan Singasari (1222–1292 Masehi)**

Kerajaan ini terletak di Singasari Malang, Jawa Timur. Masa kejayaan kerajaan ini pada abad XIII dipimpin oleh Kertanegara. Armada laut yang kuat dan pernah melakukan ekspedisi Bahari ke kerajaan Melayu dan Campa (Kamboja) untuk menjalin persahabatan yang dikenal dengan “**Ekspedisi Pamalayu**”. Kerajaan Singasari pernah berhasil memperluas wilayahnya sampai ke Sunda, Pahang, Balikpapan dan Gurun di Maluku (Rompas, 2011).



Foto 4. Peninggalan Kerajaan Singasari
(Sumber: kabarapik.com)

3. Kerajaan Majapahit (1250–1459 Masehi)

Kerajaan ini didirikan oleh Raden Wijaya dan puncak kejayaan Majapahit pada pemerintahan Hayam Wuruk dan Gajah Mada sebagai Mahapatih (di pertengahan abad XIV). Pada masa itu sebagian besar wilayah Nusantara di bawah taklukan kerajaan Majapahit kecuali kerajaan Sunda di Jawa Barat. Pengaruh kerajaan Majapahit sampai ke Malaysia dan Singapura. Sebagai kerajaan yang memiliki kekuasaan dan pengaruh yang luas, kerajaan ini memiliki armada laut yang sangat kuat dan tangguh di Asia Tenggara. Lalu lintas perdagangan Nusantara serta daerah ditaklukkannya dan di bawah pengawasan kerajaan Majapahit. Kekuatan kerajaan Majapahit diakui di Asia Selatan (Sidharta, 2014).

Armada laut kerajaan Majapahit sangat kuat dan jumlah armadanya lebih besar dari jumlah armada laut VOC (Belanda), Spanyol, Portugis. Kapasitas muat armada laut kerajaan Majapahit juga lebih besar dari armada laut dari bangsa lain. Pada abad XIII hanya 2 (dua) kerajaan besar di Asia, yaitu kerajaan Tiongkok dan kerajaan Majapahit (Limpong, 2015).

Kerajaan Majapahit dikenal dengan “**Sumpah Palapa**” yang merupakan tekad Gajah Mada untuk mempersatukan seluruh Nusantara di bawah kekuasaan Majapahit. Sumpah Palapa tersebut

bahwa Gajah Mada tidak akan makan buah palapa sebelum dapat menundukkan Nusantara yaitu Gurun, Seram, Tanjungpura, Haru, Pahang, Dampo, Bali, Sunda dan Tumasik (Limbong, 2015). Sumpah Palapa terjadi pada tahun 1334 M dan menjadi tonggak sejarah perjalanan bangsa dan negara Indonesia sebagai negara Maritim (Sidharta, 2014).



Foto 5. Peninggalan Kerajaan Majapahit
(Sumber: sindonews.com)

4. Kerajaan Demak (1488–1547 M)

Setelah keruntuhan kerajaan Majapahit maka muncul kerajaan Demak (Sidharta, 2014). Kerajaan ini merupakan kerajaan Islam pertama di Pulau Jawa, kekuatan laut kerajaan di Jepara dan terbesar di laut Jawa. Armada laut kerajaan ini pernah menyerang Portugis di Malaka pada Abad XV tetapi mengalami kekalahan. Pernah menyerang Portugis di Sunda Kelapa di bawah pimpinan Fatahillah dan mengalami kemenangan (Limbong, 2015).

Saat penyerangan ke Sunda Kelapa di bawah kekuasaan kerajaan Pajajaran saat itu. Fatahillah merupakan pemuda yang berasal dari Samudera Pasai (Sumatra). Kerajaan Demak pernah menguasai Selat Sunda. Fakta lain, bahwa kerajaan Demak merupakan bagian kadipaten dari kerajaan Majapahit dan menjadi pelopor penyebaran agama Islam di Pulau Jawa dan Indonesia pada

umumnya, dengan Raja atau Sultan pertama yaitu Raden Patah pada abad XIV (Rompas, 2011).



Foto 6. Peninggalan Kerajaan Demak
(Sumber: jateng.inews.id)

5. Kerajaan Gowa Tallo (1511–1699)



Foto 7. Peninggalan Kerajaan Gowa Tallo
(Sumber: sindikasi.republika.co.id)

Awal abad XVII di Makassar pada masa kerajaan Gowa pernah menjadi kota pelabuhan internasional dan terdapat kantor perwakilan dagang dari bangsa Portugis, Belanda, Inggris, Spanyol, Denmark dan Tiongkok. Kejatuhan kerajaan ini oleh VOC pada tahun 1669 Masehi dan merupakan awal VOC menguasai jalur perdagangan terpenting di Nusantara. Sejak itu, kerajaan maritim Nusantara menjadi kecil dan dalam dominasi VOC (Limbong, 2015).

B. MASA ORDE LAMA

Tinjauan sejarah Nusantara telah menunjukkan eksistensi bahwa kerajaan Nusantara adalah kerajaan maritim, bahkan beberapa kerajaan besar memiliki pengaruh luas karena kekuatan maritim yang dimiliki. Sementara itu, sebelum memasuki era kemerdekaan, kesadaran bangsa Indonesia untuk mempersatukan Nusantara menjadi negara yang satu kesatuan, telah diperjuangkan melalui ikrar para pemuda yang dikenal dengan “**Sumpah Pemuda 1928**”. Kuatnya penegasan yang tertuang dalam Sumpah Pemuda, menjadi sinyal bahwa sebagai bangsa semestinya menjadi satu kesatuan dan identitas, yakni bangsa Indonesia. Hal ini mampu memotivasi dan meningkatkan semangat juang dan perlawanan bangsa Indonesia untuk merdeka dari penjajahan, sehingga pada beberapa tahun berikutnya direspons dengan diproklamirkannya kemerdekaan Indonesia oleh Soekarno dan Hatta pada tanggal 17 Agustus 1945.



Foto 8. Soekarno (Presiden Pertama RI)
(Sumber: Dokumentasi Museum AAL)

Sebagai bangsa dan negara yang eksistensi geografisnya adalah kepulauan dan pernah jaya dalam maritim pada masa kerajaan-kerajaan Nusantara di masa lalu. Pada masa kemerdekaan Indonesia Presiden Soekarno menyadari kejayaan potensi maritim Nusantara, maka beberapa kesempatan selalu berupaya membangkitkan kembali nilai-nilai kemaritiman sebagai paradigma dan jati diri bangsa Indonesia, dengan harapan perlu melihat laut dalam pembangunan di Indonesia. Masa kekuasaan Soekarno menjadi Presiden Republik Indonesia setelah

kemerdekaan yaitu pada tahun 1945–1967 dan masa ini disebut “**Era Orde Lama**”.

Soekarno di banyak kesempatan selalu mengatakan bahwa “Indonesia akan menjadi negara besar, kuat dan jaya dengan bahari”. Berikut historikal perjuangan dan penegasan lainnya bahwa bangsa dan negara Indonesia adalah Maritim.

1. Tahun 1950

Pada Tanggal 10 Oktober 1950, Presiden Soekarno di Institut Angkatan Laut (IAL) Indonesia di Surabaya dalam pidatonya, “Usahakan penyempurnaan keadaan kita, dengan kesempatan yang diberikan oleh kemerdekaan. Usahakan agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya. Bukan sekadar menjadi “*jongos*” di kapal. Bukan! Tetapi bangsa pelaut dalam arti mempunyai makna, mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang memiliki kesibukan di laut menandingi irama gelombang lautan” (Sumardjono, 2007).

2. Tahun 1957

Perdana Menteri Djuanda memperjuangkan kembalinya kedaulatan, hak-hak berdaulat, yurisdiksi dan zona maritim Nusantara yang disebut dengan Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957. Berbunyi “segala perairan di sekitar, di antaranya, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak dari pada Negara Republik Indonesia”. Deklarasi ini menasbihkan diri sebagai negara kepulauan, karakter dan jati diri bangsa Indonesia adalah bangsa bahari. Deklarasi Djuanda ini sebagai lahirnya konsepsi “**Wawasan Nusantara**”.

3. Tahun 1963

Musyawahar Maritim di Angkatan Laut di Jakarta pada tanggal 25 September 1963, Soekarno berpesan, “Kita satu persatu, seseorang demi seseorang harus mengetahui bahwa Indonesia, ia tidak bisa menjadi kuat, sentosa, sejahtera, jikalau kita tidak menguasai samudra. Jikalau kita tidak kembali menjadi bangsa samudra, jikalau

kita tidak kembali menjadi bangsa bahari, bangsa pelaut, sebagaimana kita kenal pada zaman bahari”.

4. Tahun 1964–1966

Soekarno membentuk Menteri Koordinator (Menko) Kompartemen Maritim/Menteri Perhubungan Laut pada masa Kabinet Dwikora (Rompas, 2011).

C. MASA ORDE BARU

Era Orde Baru merupakan era di mana negara Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto pada tahun 1967–1998.



Foto 9. Soeharto (Presiden Kedua RI) Saat Melantik TNI Polri
(Sumber: Dokumentasi Museum AAL)

Rompis (2011) bahwa upaya yang sangat serius Presiden Soeharto memperjuangkan Indonesia sebagai negara maritim adalah sebagai berikut;

1. Tahun 1982

Konvensi Hukum Laut PBB dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) mengakui konsep Wawasan Nusantara bahwa Indonesia adalah negara kepulauan, maka batas teritorial pantai yang awalnya 3 mil menjadi 12 mil.

2. Tahun 1973

Wawasan Nusantara dimasukkan dalam Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN) dalam sistem pendidikan nasional. Bahwa laut sebagai penghubung (pemersatu), mengintegrasikan ribuan pulau yang bertaburan di wilayah Nusantara. Bukan sebagai pemisah.

3. Tahun 1996

Dibentuknya Dewan Kelautan Nasional (DKN) melalui Keputusan Presiden (KEPPRES).

D. MASA REFORMASI

Masa reformasi di Indonesia dimulai tahun 1998 yang ditandai turunnya Presiden Soeharto dari Presiden Republik Indonesia. Reformasi 1998 merupakan tuntutan komponen mahasiswa dan masyarakat Indonesia agar adanya tatanan baru di negara Indonesia dan dilakukan secara total dalam mengelola negara Republik Indonesia. Era reformasi masih berlangsung sampai saat ini. Era reformasi dimulai dengan diangkatnya Prof. B.J. Habibie sebagai Presiden Republik Indonesia.



Foto 10. Pendudukan Gedung DPR MPR RI oleh Mahasiswa
(Sumber: Map Corner by: katakini.com)

Menurut Rompis (2011) era kepemimpinan nasional dalam kebijakan maritim, sebagai berikut:

1. Presiden B.J. Habibie (Tahun 1998–1999)

- Pembentukan Menko Kemaritiman
- Tanggal 26 September 1998 dilakukan “**Deklarasi Bunaken**” sebagai Tahun Bahari Internasional (TBI) di Manado.
- Dimulainya visi pembangunan Indonesia berorientasi ke laut.

- 2. Presiden Abdurrahman Wahid (Gus Dur) (Tahun 1999–2001)**
 - Tanggal 26 Oktober 1999 membentuk Departemen Eksplorasi Laut dan Perikanan (DELP).
 - Menyempurnakan DKN dengan pembentukan Dewan Maritim Nasional (DMI) sinergi pembangunan kelautan Indonesia pada tahun 1999.
- 3. Presiden Megawati (Tahun 2001–2004)**
 - Mengubah DELP menjadi Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP)
 - Memperingati hari Nusantara tanggal 13 Desember sebagai hari peringatan Deklarasi Djuanda.
 - Tanggal 27 Desember 2001 Presiden Megawati menyerukan Seruan “**Sunda Kelapa**” untuk mengingatkan kembali dan bersama-sama membangun kelautan/maritim.
 - Tahun 2003 membuat program “**Gerbang Mina Bahari**”, dengan pengembangan 3 (tiga) sektor, yaitu: industri perikanan, pelayaran dan pariwisata bahari.
- 4. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (Tahun 2004–2014)**
 - Meneruskan Departemen Kelautan Kementerian Kelautan dan Perikanan
 - Tahun 2006 pada peringatan hari Nusantara di Padang Sumatra Barat mengeluarkan instruksi yang mengubah pembangunan Indonesia dari berorientasi kontinental ke pembangunan kelautan.
 - Tahun 2007 dibentuk Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN) sebagai penyempurnaan dari DMI.
 - Tahun 2011 Departemen Kelautan Kementerian Kelautan dan Perikanan menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP).
- 5. Presiden Joko Widodo (Tahun 2014–2024)**

Beberapa di antara peristiwa dan program penting pada era Presiden Jokowi dalam gagasan dan mengimplementasikan kemaritiman Indonesia, di antaranya:

 - Tahun 2014 visi misi pemerintahannya yaitu menjadikan Indonesia Poros Maritim Dunia baik dalam pidato pertamanya

menjadi Presiden maupun di peristiwa lain seperti pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur.

- Mencetuskan 5 (lima) pilar poros maritim
- Kebijakan 7 (tujuh) Pilar Pembangunan Kemaritiman Indonesia 2015–2019 meliputi: penguatan jati diri negara maritim, pemberantasan dan penindakan perikanan liar, membangun konektivitas nasional, pengembangan ekonomi maritim dan kelautan.
- Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021–2025 yang telah tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2022 (Hidayat, 2023).

Dalam sejarah Nusantara yang telah membuktikan kejayaan maritim merupakan tonggak kesadaran jati diri bahwa penting mewarisi kejayaan maritim saat ini dan akan datang. Upaya optimalisasi pengelolaan potensi sumber daya maritim pada era kepemimpinan nasional Indonesia masa lalu, saat ini dan akan datang diharapkan dapat berdampak secara ekonomi, politik, pertahanan dan keamanan. Bahkan melalui pendekatan maritim akan menumbuhkan nilai-nilai patriotisme dan nasionalisme bangsa Indonesia. Mengingat potensi maritim Indonesia juga berpotensi menghadapi rongrongan dan ancaman.

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan poin utama atau pesan utama yang dapat dipetik dari sejarah maritim Nusantara Indonesia?
2. Jelaskan bagaimana kerajaan Nusantara memanfaatkan maritim dalam diplomasi internasional?
3. Berikan tanggapan terkait pembangunan maritim dari era Orde Baru dan era Reformasi?
4. Bagaimana seharusnya menyikapi upaya optimalisasi pembangunan dan pengembangan maritim Indonesia saat ini, ditinjau dari pembangunan maritim pada era Orde Baru dan era Reformasi?

BAB III

GEOMARITIM INDONESIA

Deskripsi:

Bab III berisi tentang geografis, geo strategis, geo politik dan geo ekonomi maritim Indonesia. Dalam pendekatan 4 (empat) geo tersebut menunjukkan wilayah dan bumi Indonesia memiliki *power* di posisi yang strategis dalam konteks nasional dan global dan peluang pembangunan ekonomi dan diplomasi/kerja sama internasional. Diharapkan pada bab ini memberikan pengetahuan dan pemahaman bahwa sumber daya maritim Indonesia yang luas memiliki daya saing dan nilai spasial untuk menjadi poros maritim dunia, dan potensi tantangan yang dihadapi.

A. GEOGRAFIS INDONESIA

Geografi berasal dari bahasa Yunani, “*geo (s)*” dan “*graphein*”. *Gheo(s)* adalah bumi, dan *graphein* adalah menggambarkan/mendeskripsikan (Murtianto, 2008). Menurut Limbong (2015) letak geografis adalah letak suatu tempat atau wilayah atau negara dengan daerah-daerah di sekitarnya. Geografi memberikan cakrawala yang sangat berarti terhadap bumi sebagai tempat tinggal manusia (Marhadi, 2014). Maksud dari geografis Indonesia di sini adalah menggambarkan bumi Indonesia dipandang dari berbagai pendekatan.



Gambar 2. Geografis dan Posisi Silang Indonesia
(Sumber: karyatulisku.com)

Indonesia yang wilayahnya sekitar 62% merupakan laut dan perairan. Menurut Nurbidawati (2019) bahwa letak geografis ditentukan berdasarkan posisi nyata dibanding posisi daerah lain. Letak geografis diartikan sebagai letak suatu wilayah, kaitannya dengan wilayah lain di muka bumi. Geografis, Indonesia terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Letak geografis Indonesia yang demikian menempatkan Indonesia di posisi silang. Dampak dari posisi silang dan menyebabkan Indonesia kaya akan keragaman budaya dan suku bangsa. Letak geografis merupakan salah satu determinan yang menentukan masa depan dari suatu negara dalam melakukan hubungan internasional. Geografis Indonesia terletak di kawasan Asia Tenggara, luas daratan 1.913.578,68 km² dan luas perairan Indonesia saat ini sebesar 6.653.341,439 km², panjang garis pantai 99.093 km. Indonesia negara terluas ke-7 di dunia setelah Rusia, Kanada, Amerika Serikat, China, Brasil dan Australia. Indonesia berada diperingkat ke-2 di

Asia dan terluas di Asia Tenggara. Indonesia memiliki hutan tropis kedua terbesar di dunia, 20% terumbu karang dunia, 20% hutan bakau dunia, 3 juta hektare padang lamun, serta dilewati arus yang berasal dari Samudra Pasifik menuju Samudra Hindia. Indonesia sebagai bagian dari solusi masalah pemanasan bumi dan perubahan iklim dunia. Dilihat dari bentuk muka buminya (*relief*), geografis Indonesia diklasifikasikan menjadi 3 (tiga), yaitu:

1. Relief Indonesia Barat

Daerah ini biasa dinamakan dengan Paparan Sunda yang meliputi Sumatra, Kalimantan, Jawa, Laut Cina Selatan, Selat Karimata, dan Selat Malaka. Wilayah lautannya termasuk lautan yang dangkal dibandingkan dengan wilayah lainnya.

2. Relief Indonesia Tengah

Daerah ini biasa disebut dengan wilayah peralihan yang meliputi wilayah Sulawesi, Maluku, dan Nusa Tenggara, lautannya termasuk lautan yang dalam.

3. Relief Indonesia Timur

Daerah ini biasa disebut dengan Paparan Sahul yang meliputi daerah Pulau Halmahera, Irian Jaya, dan Laut Arafuru. Dilihat secara fisik, wilayah ini memiliki kesamaan dengan Australia.

Batas geografis Indonesia juga dapat dibagi atas beberapa batas wilayah, adalah sebagai berikut:

1. Batas Wilayah di Utara

Indonesia berbatasan langsung dengan Malaysia (bagian timur), tepatnya disebelah utara Pulau Kalimantan. Malaysia merupakan satu dari 3 (tiga) negara yang berbatasan langsung dengan wilayah darat Indonesia. Wilayah laut Indonesia sebelah utara berbatasan langsung dengan laut lima negara, yaitu Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam dan Filipina.

2. Batas Wilayah di Barat

Sebelah barat wilayah NKRI berbatasan langsung dengan Samudra Hindia dan perairan negara India. Tidak ada negara yang berbatasan langsung dengan wilayah darat Indonesia disebelah barat. Walaupun secara geografis daratan Indonesia terpisah jauh dengan daratan India, tetapi keduanya memiliki batas-batas wilayah yang terletak

dititik-titik tertentu di sekitar Samudra Hindia dan Laut Andaman. Dua pulau yang menandai perbatasan Indonesia-India adalah Pulau Ronde di Aceh dan Pulau Nicobar di India.

3. Batas Wilayah di Timur

Wilayah timur Indonesia berbatasan langsung dengan daratan Papua New Guinea dan perairan Samudra Pasifik. Indonesia dan Papua New Guinea telah menyepakati hubungan bilateral antarkedua negara tentang batas-batas wilayah, tidak hanya wilayah darat melainkan juga wilayah laut. Wilayah Indonesia sebelah timur, yaitu Provinsi Papua berbatasan dengan wilayah Papua New Guinea sebelah barat, yaitu Provinsi Barat (*fly*) dan Provinsi Sepik Barat (Sandaun).

4. Batas Wilayah Indonesia di Selatan

Indonesia sebelah selatan berbatasan langsung dengan wilayah darat Timor Leste, perairan Australia dan Samudra Hindia. Timor Leste adalah bekas wilayah Indonesia yang telah memisahkan diri menjadi negara sendiri pada tahun 1999, dahulu wilayah ini dikenal dengan Provinsi Timor Timur. Provinsi Nusa Tenggara Timur adalah Provinsi yang berbatasan langsung dengan wilayah Timor Leste, tepatnya di Kabupaten Belu. Selain itu, Indonesia juga berbatasan dengan perairan Australia. Awal tahun 1997 kedua negara ini telah menyepakati batas-batas wilayah negara keduanya yang meliputi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan batas landasan kontinen.

Tinjauan aspek geografis Indonesia di atas, menunjukkan bahwa geografis Indonesia terletak pada posisi silang di antara beberapa benua di dunia. Hal ini merupakan letak wilayah Indonesia berada pada lalu lintas internasional. Geografis yang luas dengan potensi yang besar terhadap sumber daya maritim, bahkan Indonesia salah satu negara dengan garis pantai terpanjang di dunia. Semua itu menunjukkan bahwa geografis Indonesia sangat strategis di sektor maritim.

B. GEOSTRATEGIS MARITIM

Indonesia dengan posisi geografisnya dan nilai sumber daya maritim yang dimiliki dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan

nasional dan dalam percaturan/pergaulan internasional (global), maka posisi Indonesia sangat strategis dan memiliki daya tawar dan pengaruh kawasan regional/global. Dengan demikian sesungguhnya geografis Indonesia yang strategis tersebut memiliki keunggulan yang strategis (Geostrategis).

Kejayaan maritim pada kerajaan Nusantara masa lalu, mempraktekkan nilai yang terkandung dalam geografis yang strategis secara maritim, seperti dalam perdagangan dan diplomasi internasional, Maka saat ini Indonesia perlu membangun kembali dan sebagai siklus kejayaan maritim pada saat ini. Sulistiyono (2016) mengatakan bahwa kerajaan Sriwijaya pernah menjadi kerajaan bahari terbesar di Asia Tenggara. Salah satu kunci keberhasilannya adalah menjadi kerajaan maritim yang besar pada zamannya, karena kebijakan, sikap aktif dan responsif terhadap lingkungan geostrategisnya dan intensif melakukan hubungan internasional dari berbagai segi kehidupan.

Geografis yang luas dan memiliki kekayaan sumber daya maritim serta pesisir pantai yang membentang luas, semua ini merupakan nilai strategis. Menurut Adisasmita (2006) bahwa nilai strategis dari wilayah laut dan pesisir Indonesia merupakan aset yang besar dan menjanjikan (prospektif) untuk masa depan, karena:

1. Kegiatan pembangunan dan jumlah penduduk yang cenderung eksplosif serta menipisnya sumber daya alam di daratan, sehingga menjadi kecenderungan paradigma baru ke orientasi kelautan dan menjadi tumpuan berkelanjutan pembangunan nasional dan regional masa mendatang.
2. Pergeseran pemusatan kegiatan perekonomian dan bisnis pemasaran dunia dari kawasan Eropa, Atlantik ke arah kawasan Asia Pasifik.
3. Menuju industrilisasi di wilayah pesisir dan laut untuk kegiatan industri, pariwisata, agrobisnis, permukiman, transportasi dan pelabuhan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, menjelaskan bahwa perkembangan lingkungan strategis Indonesia mengalami perubahan pesat yang tidak pernah terbayangkan satu dekade lalu. Kondisi geopolitik dan geostrategis

di Asia Timur dan Asia Tenggara yang diwarnai oleh sejumlah ketegangan berpotensi berkembang menjadi sumber konflik baru yang dapat mengganggu ketahanan regional. Untuk itu, Indonesia harus mampu menunjukkan kepemimpinan (*leadership*) dalam bidang kelautan regional dan global, meningkatkan kerja sama bilateral dengan negara-negara strategis, serta memainkan peran kepemimpinan dalam menciptakan suatu arsitektur keamanan di Asia. Dimensi maritim yang kuat harus mampu mewakili implementasi politik luar negeri bebas aktif yang tercermin dalam sumber daya diplomasi yang memadai. Aspek geostrategis dan geopolitik, baik kawasan regional maupun internasional harus menjadi salah satu elemen pertimbangan di dalam melaksanakan berbagai hal yang menjadi bagian dari penegakan kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia di perairannya.

Posisi Indonesia yang bernilai geostrategis dan bermuara pada beberapa benua (posisi silang) tentu berdampak terhadap geopolitik, hal tersebut dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan secara nasional, diplomasi internasional, dan memosisikan Indonesia memiliki daya saing di tingkat internasional. Hal tersebut dapat menjadi bentuk bahwa Indonesia adalah negara maritim yang mampu mengoptimalkan sumber daya maritimnya secara nasional dan internasional, sebagaimana kejayaan maritim pada kerajaan Nusantara dahulu.

C. GEOPOLITIK MARITIM

Geopolitik dalam KBBI bahwa merupakan kebijakan negara atau bangsa sesuai dengan posisi geografisnya. Menurut Nurbidawati (2019) bahwa Indonesia yang berada di posisi yang strategis (poros maritim dunia), posisi ini menjadikan Indonesia penghubung antarbenua, menjadi jalur lintasan perdagangan dunia. Potensi ini dapat digunakan oleh Indonesia sebagai kekuatan ekonomi dan percaturan politik antarbangsa.

Pendekatan geomaritim Indonesia yang memiliki dampak terhadap geopolitik maka diplomasi maritim sangat penting bagi Indonesia. Dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia disebutkan bahwa diplomasi maritim merupakan pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional

sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Diplomasi maritim Indonesia tidak dapat hanya diartikan secara sempit dalam bentuk perundingan internasional di bidang kelautan, penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut. Diplomasi maritim Indonesia adalah pelaksanaan politik luar negeri yang tidak hanya terkait dengan berbagai aspek kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan global tetapi juga yang menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional.

Program-program utama dalam melaksanakan strategi kebijakan diplomasi maritim, sebagai berikut:

1. Peningkatan kepemimpinan di dalam berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan multilateral
2. Peningkatan peran aktif dalam upaya menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia di bidang kelautan
3. Kepemimpinan atau peran aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan
4. Percepatan perundingan penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga
5. Percepatan submisi penetapan ekstensi landas kontinen sesuai dengan hukum internasional
6. Peningkatan penempatan warga negara Indonesia di dalam berbagai organisasi internasional bidang kelautan
7. Pembakuan nama pulau

Dalam politik nasional dan internasional sudah menjadi kenyataan bahwa wilayah Indonesia yang merupakan satu kesatuan wilayah (wawasan Nusantara), merupakan bagian dari pernyataan geo politik Indonesia. Geografis yang luas dan kaya sumber daya serta nilai strategisnya dalam hubungan internasional, hal tersebut juga merupakan bahwa Indonesia memiliki hak atas seluruh wilayahnya, dan memiliki hak atas pertahanan dan keamanan (keutuhan wilayah) termasuk atas segala sumber daya maritim yang tergambar dalam geografis yang strategis tersebut. Hal lainnya yang juga penting bahwa geografis yang luas dan

strategis, dan upaya geopolitik Indonesia karena maritim Indonesia memiliki geografis yang bernilai ekonomi (geoekonomi).

D. GEOEKONOMI MARITIM

Kondisi geografis Indonesia yang strategis dan kaya dengan segala sumber daya alam kemaritiman merupakan keadaan bahwa Indonesia adalah negara yang memiliki geografis, yang terdapat sumber daya ekonomi di sektor maritim. Nurbidawati (2019) bahwa Indonesia akan menjadi negara maritim terbesar, Indonesia menjadi negara agraris terbesar, Indonesia memiliki potensi menjadi negara pariwisata. Letak negara merupakan jalur yang menyangkut kehidupan ekonomi yang memiliki hubungan terhadap negara lain. Letak ekonomis Indonesia sangat baik, karena:

1. Letak Indonesia antara Asia dan Australia ditambah beberapa tempat di sekitar Indonesia yang merupakan pusat lalu lintas perdagangan, misalnya Malaysia dan Singapura.
2. Negara tetangga Indonesia sangat membutuhkan hasil-hasil pertanian dan hasil pertambangan yang banyak dihasilkan di Indonesia.
3. Kemungkinan menjadi pusat pasar dunia sehingga banyak negara industri yang menanamkan modalnya di Indonesia.

Menurut Dahuri (2016) bahwa sekitar 40% total barang yang diperdagangkan di dunia dengan nilai US\$ 15 triliun/tahun dikapalkan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia, posisi geoekonomi Indonesia di jantung *Global Supply Chain*.

Dengan demikian, di samping merupakan bentuk dari kedaulatan negara dan hak-hak yang dimiliki untuk memanfaatkan, mempertahankan serta mengawasi segala sumber daya maritim Indonesia, tentu harus sesuai dengan konstitusi negara dan hukum internasional. Geoekonomi Indonesia menunjukkan bahwa alam maritim Indonesia memiliki nilai ekonomi yang dapat diunggulkan atau dengan kata lain memiliki nilai spasial, dan nilai geoekonomi tersebut juga merupakan kepentingan bagi bangsa dan negara untuk memanfaatkannya demi kesejahteraan segenap bangsa Indonesia baik di daerah maupun secara nasional.

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan manfaat geografis Indonesia?
2. Jelaskan manfaat nilai geostrategis Indonesia?
3. Jelaskan manfaat geopolitik Indonesia, baik dalam perspektif sebagai warga negara Indonesia maupun dalam perspektif global?
4. Jelaskan hubungan geostrategis dan geopolitik dalam geoekonomi Indonesia?

BAB IV

SOSIAL MARITIM

INDONESIA

Deskripsi:

Bab IV berisi tentang konsep sosial dan wilayah masyarakat maritim. Pendekatan sosial maritim Indonesia dilihat dari kultur, perilaku dan domisili pada masyarakat maritim yang bersentuhan langsung maupun memanfaatkan sumber daya maritim. Diharapkan pada bab ini memberikan pengetahuan dan pemahaman serta kesadaran terhadap masyarakat maritim terkait dengan kehidupan dan kesejahteraan, karena merekalah pelaku utama dan umumnya sudah turun temurun dalam memanfaatkan sumber daya maritim.

A. KONSEP MASYARAKAT DAN WILAYAH

Masyarakat merupakan sekelompok manusia dalam suatu lingkungan tertentu atau wilayah tertentu yang hidup bersama serta bersosialisasi satu sama lainnya. Menurut Koentjaraningrat dalam Lampe (2023) masyarakat adalah kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat terus-terusan dan terikat oleh rasa identitas yang sama. Kesatuan hidup manusia yang disebut masyarakat berupa kelompok, golongan, komunitas, kesatuan suku bangsa. Interaksi yang kontinyu adalah hubungan pergaulan dan kerja sama antar-anggota kelompok atau golongan, hubungan antarwarga komunitas, hubungan antarwarga dalam satu suku bangsa atau antarwarga negara. Adat istiadat, dan identitas adalah kebudayaan masyarakat itu sendiri. Masih dalam Lampe (2023) menjelaskan kesatuan dalam masyarakat sebagai berikut:

1. Konsep Kelompok
Merupakan kekerabatan (keluarga inti, keluarga luas, persepupuan, marga), kelompok kerja produktif seperti nelayan, petani, pedagang, dan lainnya.
2. Konsep Golongan
Merupakan seperti golongan pemuda, agamawan, seniman dan budayawan.
3. Konsep Komunitas
Merupakan kesatuan hidup manusia dalam jumlah anggota besar, dan keterikatan pada wilayah/ruang geografis tertentu, seperti komunitas nelayan, petani, masyarakat kota, akademisi, dan keagamaan.
4. Konsep Suku Bangsa
Merupakan kesatuan hidup manusia yang memiliki dan dicirikan dengan sadar akan kesamaan budaya, bahasa, organisasi sosial, pola ekonomi, teknologi, seni dan kepercayaan).
5. Interaksi Sosial secara Kontinyu
Merupakan sistem pergaulan dan hubungan kerja sama yang terus menerus menurut pola-pola sosial budaya atau adat istiadat.
6. Pola-Pola Sosial

Merupakan tata cara berkehidupan bersama, diajarkan dan mengalami proses perkembangan sejak masa kanak-kanak, remaja, dewasa, dan menjadi anggota atau warga masyarakat dalam berbagai bentuk kesatuan hidup, mulai dari keluarga inti, keluarga luas, rumah tangga, kelompok kekerabatan, kelompok sekampung/sedesa, organisasi sosial politik lebih besar sampai organisasi bangsa/negara.

Masyarakat yang umumnya berada di wilayah pedesaan (pesisir) dan perkotaan memiliki ciri-ciri/tipe, menurut Hendro (2008) adalah sebagai berikut:

1. Ciri-Ciri Masyarakat Desa

- a. Sistem kehidupan yang ada pada dasarnya berkelompok dengan dasar kekeluargaan (paguyuban).
- b. Masyarakat bersifat menyeragam dalam mata pencaharian, agama, tata pengaturan sosial dan adat istiadat.
- c. Hubungan antarwarga lebih mendalam dan erat.
- d. Mata pencaharian penduduk tertentu seperti bertani.

2. Tipe Desa Berdasarkan Perkembangan Masyarakatnya

a. Desa Tradisional (Pra Desa)

Masyarakat desa pada suku terasing yang kehidupannya masih sangat bergantung pada alam.

b. Desa Swadaya

Penduduknya masih jarang, terikat oleh kebiasaan-kebiasaan adat, lembaga-lembaga sosialnya masih sederhana, tingkat pendidikan rendah, produktivitas tanah rendah, dipengaruhi sektor alam, kehidupan ekonomi untuk kebutuhan sendiri, kebutuhan sehari-hari.

c. Desa Swakarya (Tingkat Perkembangannya Lebih Maju)

- Adat istiadat sedang mengalami perubahan (transisi).
- Pengaruh dari luar masuk ke dalam dan memengaruhi cara berpikir.
- Mata pencaharian tidak sektor tertentu.
- Lapangan kerja bertambah, produktivitas meningkat dan diimbangi dengan semakin bertambahnya prasarana desa.

- Tumbuh kesadaran masyarakat untuk membangun desa secara gotong royong.
 - Pemerintah desa mulai berkembang baik dari fungsi maupun tugasnya.
 - Masyarakatnya telah mampu meningkatkan kehidupan dengan hasil sendiri.
 - Bantuan pemerintah hanya bersifat stimulus saja.
- d. Desa Swasembada (Desa Telah Maju)
- Kebanyakan terdapat di Ibu Kota Kecamatan, Ibukota Kabupaten atau Ibu Kota Provinsi.
 - Kebutuhan pokok telah terpenuhi.
 - Alat-alat yang digunakan sudah lebih modern.
 - Ikatan adat dan kebiasaan mulai tidak berpengaruh lagi.
 - Lembaga ekonomi, sosial dan budaya dapat menjaga kelangsungan hidupnya.
 - Mata pencaharian sudah beragam dan penduduknya beralih ke sektor perdagangan dan jasa.
 - Tingkat pendidikannya tinggi dan cara berpikir sudah rasional.
 - Masyarakat sudah mulai lepas dari adat dan tradisi.
 - Kondisi perhubungan, produksi, pemasaran dan kegiatan sosial sudah lebih baik.
 - Hubungan dengan kota-kota di sekitarnya sudah mulai lancar.

3. Definisi Kota dan Penggolongannya

a. Kota

Tempat bermukim, bekerja, pusat kegiatan ekonomi, pusat kegiatan pemerintahan dan kegiatan lainnya yang telah mengalami banyak kemajuan di bidang fisik.

- 1) Tersedianya berbagai fasilitas.
- 2) Adanya kesenjangan dalam pelapisan sosial ekonomi.
- 3) Masyarakatnya bersifat terbuka, sehingga mudah untuk beradaptasi dengan perubahan yang ada.
- 4) Masyarakat bersifat individual, gotong royong kurang.
- 5) Pola pemikiran sudah rasional.

b. Penggolongan Kota:

- 1) Kota Kecil
Kota yang penduduknya antara 20.000–100.000 jiwa
- 2) Kota Besar
Kota madya yang penduduknya antara 100.000–1.000.000 jiwa
- 3) Kota Metropolitan
Kota yang penduduknya lebih dari 1.000.000 jiwa.

B. MASYARAKAT MARITIM

Masyarakat maritim yang umumnya menetap di pesisir pantai, pesisir pulau dan turun temurun sehingga memiliki nilai sosial dan perilaku ekonomi yang terbangun secara turun temurun. Masyarakat maritim umumnya hidup dengan memanfaatkan hasil laut sebagai penghasilan utama, dan memanfaatkan pesisir pantai/pulau untuk bercocok tanam.

Adisasmita (2013: 95) mengatakan bahwa masyarakat maritim berada di wilayah pesisir pantai melakukan kegiatan hidupnya di wilayah perairan/laut yang terbentang luas di hadapan wilayah pesisir pantai. Mata pencaharian utamanya adalah sebagai nelayan, meliputi kegiatan menangkap ikan, membuat perahu, memperbaiki perahu, membuat jaring, menjual hasil tangkapan ikan, mengeringkan ikan menjadi ikan asin. Selain itu, para nelayan melakukan kegiatan sekadarnya bercocok tanam (menanam padi), jagung sayur-sayuran, buah-buahan, beberapa komoditas perkebunan dan sejenisnya, sebagian besar untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, dan sebagian lainnya dijual ke pasar lokal. Tingkat kehidupannya adalah sangat rendah.



Foto 11. Ilustrasi Masyarakat Maritim
(Sumber: mikirbae.com)

Lampe (2023) masyarakat maritim adalah kesatuan hidup manusia berupa kelompok kerja, komunitas sekampung/sedesa, kesatuan suku bangsa, kesatuan administratif berupa kecamatan, provinsi bahkan negara atau kerajaan yang sebagian besar atau sepenuhnya menggantungkan kehidupan ekonominya secara langsung atau tidak langsung pada pemanfaatan sumber daya laut (hayati dan nonhayati) dan jasa-jasa laut yang dipedomani oleh dan dicirikan bersama dengan cara hidup/kebudayaan maritimnya. Berikut beberapa hal ringkasan terkait dengan masyarakat maritim:

1. Masyarakat Indonesia yang Berwawasan Maritim

Masyarakat Nusantara (Indonesia) umumnya sedikit banyak memiliki wawasan maritim dan gambaran dunia/jagat kelautan dan kepulauan Indonesia serta karena adanya penggunaan sumber daya laut dan jasa laut, seperti perikanan/hasil tangkap ikan, pengolahan ikan, pelayaran, dan lainnya.

2. Masyarakat Maritim Aktual di Indonesia

Kesatuan-kesatuan sosial yang sepenuhnya atau sebagian besar menggantungkan kehidupan sosial ekonominya secara langsung atau tidak langsung pada pemanfaatan sumber daya laut dan jasa-jasa laut.

3. Cikal Bakal dan Masyarakat Maritim Nusantara (Indonesia)

Semua masyarakat dunia termasuk Indonesia menurun generasi kelompok cikal bakal/pemula yang menjadi perintis tumbuh kembangnya kebudayaan dan peradaban kemaritimannya. Kelompok dan komunitas maritim Indonesia baru bukan hanya berasal dari daerah pesisir dan pulau-pulau tetapi sebagian lainnya berasal dari perkotaan dan pedesaan, pedalaman yang memperoleh peluang pada berbagai sektor usaha ekonomi kelautan yang formal dan maju (perusahaan perikanan, pelayaran, pertambangan, industri pariwisata, pertahanan dan keamanan), karena memiliki ijazah atau sertifikat pendidikan formal dan nonformal kejuruan kelautan (maritim) dan perikanan sebagai persyaratan terlibat dalam sektor-sektor usaha maritim formal.

C. KATEGORI SOSIAL DEMOGRAFI DAN EKONOMI MARITIM

Masyarakat maritim mengalami perkembangan secara definisi, tidak hanya diposisikan sebagai masyarakat yang berdomisili di pesisir/pantai/pulau yang hidupnya bersentuhan langsung dengan laut, atau masyarakat nelayan yang hidupnya bergantung terhadap hasil tangkapan ikan. Tetapi mengalami perkembangan di mana masyarakat kota yang memanfaatkan sumber daya maritim sebagai penghasilan atau pelaku usaha di sektor maritim juga dikategorikan sebagai masyarakat maritim.

Masyarakat Maritim Kawasan Pesisir, Pulau-pulau dan Daerah Pedalaman dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Nelayan dan Sosial Ekonominya

Menurut asal usul tempat pemukiman, penduduk nelayan di Indonesia dibedakan dalam kategori:

a. Penduduk Nelayan Pesisir dan Pulau-Pulau

Di Indonesia penduduk nelayan pesisir dan pulau-pulau dalam kehidupan rumah tangganya dan aktivitas ekonominya ditandai beberapa ciri tradisional:

- 1) Menjalankan berbagai jenis usaha perikanan skala kecil dengan beberapa tipe teknologi tangkap ikan tradisional

- 2) Penerapan model diversifikasi yang menggabungkan usaha penangkapan ikan dengan beberapa kegiatan ekonomi sampingan di luar perikanan
 - 3) Banyak menerapkan sistem pengetahuan dan keterampilan informal yang diwariskan secara turun temurun
 - 4) Pola pemukiman yang kurang tertata
 - 5) Sebagian dalam kondisi miskin dalam dimensi ekonomi, kesehatan dan pendidikan serta keterampilan sosial.
- b. Penduduk Nelayan dari Kawasan Perkotaan dan Pedalaman
Penduduk nelayan yang berasal dari keluarga yang tinggal secara terpisah di kawasan pemukiman perkotaan pantai, pinggiran kota pantai, dan daerah pedalaman yang mendapatkan peluang bekerja pada perusahaan-perusahaan perikanan modern.
- c. Penduduk Nelayan Budi Daya dan Petambak
Di Indonesia pembudi daya laut adalah satu kategori maritim yang sedikit jumlahnya dibandingkan dengan masyarakat nelayan tangkap ikan dan pelayar. Disebabkan belum dikuasainya teknik budi daya dengan baik dan terbatasnya wilayah/ruang laut yang cocok dijadikan kawasan/lokasi budi daya.

2. Pelayar/Pekerja Transportasi Laut

- a. Pelayar Tradisional dari Daerah Pesisir dan Pulau-pulau
Terdapat 4 (empat) ciri yang mencolok, penduduk maritim pelayar dan di antaranya mendirikan penduduk nelayan pesisir dan pulau-pulau:
- 1) Menjalankan bentuk usaha transportasi laut dengan tipe teknologi pelayaran tradisional berskala kecil
 - 2) Menggeluti aktivitas usaha transportasi secara tetap dan intensif
 - 3) Mengandalkan pengetahuan dan keterampilan informal yang diperoleh secara turun temurun dan dari pengalaman
 - 4) Mendiami desa-desa pantai dan pulau-pulau bersama penduduk nelayan dengan pemukiman cenderung kurang tertata.
- b. Pelayar Modern dari Perkotaan dan Pedalaman

Merupakan subkategori pelayar yang minoritas tetapi dominan dalam penguasaan sumber daya barang komoditas (barang dagangan, penumpang), modal, teknologi pelayaran, jangkauan jaringan, pelayaran dan pasar utama dalam dan luar negeri. Umumnya mempunyai pengetahuan dan keterampilan formal, sekurang-kurangnya sertifikat bidang kejuruan pelayaran/keilmuan atau keahlian pelayaran.

3. Pengguna Sumber Daya dan Jasa Laut Lainnya

Termasuk dalam kategori ini adalah penduduk pengguna sumber daya dan jasa-jasa laut (selain nelayan dan pelayar) yaitu para pedagang hasil laut, rentenir, pekerja di pasar atau pelelangan ikan, pengelola dan pekerja industri hasil-hasil laut, pengelola dan pekerja industri perahu/kapal dan alat-alat tangkap serta semua perangkat dan perlengkapan pelayaran dan perikanan (Lampe, 2023).

D. KARAKTERISTIK SOSIAL MASYARAKAT MARITIM

Karakteristik memungkinkan bersumber dari kebiasaan-kebiasaan individu-individu, atau dapat menjadi kebiasaan yang terbentuk dalam suatu kelompok tertentu, dan dalam kehidupan sosialnya hidup bersama-sama termasuk dalam cara berperilaku ekonomi karena merespons sumber daya alam yang sama yang bernilai ekonomi.

1. Karakteristik Sosial

Menurut Lampe (2023) sekurang-kurangnya terdapat 6 (enam) karakteristik sosial masyarakat maritim, yakni:

- a. Hubungan dengan dan ketergantungan secara fisik dan psiko sosial budaya pada lingkungan dan sumber daya alam laut.
- b. Pemanfaatan lingkungan dan sumber daya laut secara bersama.
- c. Hubungan dengan dan kebutuhan secara mutlak pada pengelompokan dan organisasi kerja sama.
- d. Hubungan dengan ketergantungan secara mutlak pada pasar lokal, regional dan global.
- e. Hubungan dengan ketergantungan pada berbagai pihak berkepentingan dari luar.
- f. Mobilitas geografi yang tinggi dan jaringan sosial kesukubangsaan yang luas.

2. Masyarakat Nelayan

Masyarakat maritim Indonesia yang umumnya bermukim di pesisir pantai/pulau memanfaatkan sumber daya laut dengan cara tangkap ikan yang disebut nelayan. Dalam rumah tangga masyarakat nelayan juga terdapat kegiatan ekonomi dengan mengolah beberapa hasil tangkap ikan menjadi produk tertentu.

Adisasmita (2013: 95) mata pencaharian utamanya nelayan, meliputi kegiatan menangkap ikan, membuat perahu, memperbaiki perahu, membuat jaring, menjual hasil tangkapan ikan, mengeringkan ikan menjadi ikan asin. Selain itu, para nelayan melakukan kegiatan sekadarnya bercocok tanam (menanam padi), jagung sayur-sayuran, buah-buahan, beberapa komoditas perkebunan dan sejenisnya, sebagian besar untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, dan sebagian lainnya dijual ke pasar lokal.

Salah satu karakteristik potensi ekonomi dari sumber daya maritim di pesisir yang dimanfaatkan oleh masyarakat maritim khususnya nelayan atau rumah tangga nelayan, adalah sumber daya perikanan dan nonperikanan sebagai produktivitas dan penghasilan keluarga untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, baik dalam penghasilan besar (nelayan besar) maupun berpenghasilan kecil (nelayan skala kecil). Nelayan skala kecil secara sosial berada dalam kategori ekonomi menengah ke bawah.

Umumnya nelayan memenuhi kebutuhan pangan dari perikanan (melaut) dan bercocok tanam di pesisir. Hasil melaut untuk memenuhi kebutuhan masyarakat kota di samping untuk memenuhi kehidupan rumah tangganya. Nelayan skala besar terdapat juga melakukan kegiatan berbasis ekspor ke negara lain. Dengan demikian eksistensi para nelayan sangat penting bagi masyarakat maupun perekonomian daerah dan nasional. Maka budaya maritim harus lestari dan bangkit kembali.

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan peran sektor maritim dalam kehidupan sosial dari masyarakat maritim?
2. Jelaskan apa saja permasalahan sosial yang dihadapi oleh masyarakat maritim?
3. Bagaimana cara strategis meningkatkan produktivitas dan penghasilan nelayan di pesisir?
4. Jelaskan peran penting dunia pendidikan dalam meningkatkan kehidupan sosial masyarakat maritim?

BAB V

BUDAYA MARITIM INDONESIA

Deskripsi:

Bab V ini berisi tentang konsep budaya dan unsur-unsur dan kebudayaan maritim serta tantangan pelestarian budaya maritim. Pentingnya perhatian terhadap budaya maritim dalam kebangkitan maritim Indonesia, karena saat ini potensi maritim cenderung dikesampingkan dalam proses pembangunan dan pengembangan kehidupan masyarakat. Diharapkan bab ini memberikan pemahaman dan pengetahuan serta kesadaran terkait identitas maritim, dan kebangkitan maritim Indonesia dalam pendekatan kultur maritim termasuk pelestarian budaya maritim.

A. KONSEP KEBUDAYAAN

Manusia dan kehidupannya cenderung membangun suatu kebudayaan, karena kebudayaan merupakan nilai-nilai yang terbentuk dari banyak hal, dan bentuk tersebut dapat bernuansa materiel maupun nonmateriel. Kebudayaan juga cenderung berbeda dari suatu daerah (wilayah) dengan lainnya, di antara penyebab perbedaan karena pengaruh dari lingkungan di daerah tersebut.

Menurut Koentjaraningrat dalam Lampe (2023) kebudayaan adalah sistem-sistem ide/gagasan, tindakan/praktik terpola dan karya (sarana prasarana fisik atau material buatan manusia) dalam rangka berkehidupan bermasyarakat yang dijadikan milik diri manusia melalui proses belajar. Ada juga konsep antropologi yang memahami kebudayaan sebagai sistem-sistem kognitif/mental/ideasional dari manusia yang menjadi pedoman baginya dalam intropeksi lingkungan dan pengalaman, yang pada gilirannya menjadi pedoman bertindak.

Masih dalam Lampe (2023) bahwa kebudayaan mempunyai unsur-unsur (bidang-bidang kehidupan masyarakat manusia), yaitu:

1. Sistem Pengetahuan (*knowledge*)

Pedoman bagi manusia dalam interpretasi lingkungan dan pengalaman serta pedoman bagi bertingkah laku.

2. Sistem Bahasa (*language*)

Vital untuk kelangsungan komunikasi dalam rangka pergaulan dan kehidupan bersama manusia.

3. Sistem Organisasi Sosial (*social organization*)

Lembaga atau wadah bekerja sama, membagi kedudukan (status) dan peranan (*role*) serta melakukan hak (*right*) dan kewajiban (*duty*).

4. Sistem Mata Pencaharian (*economy*)

Tenaga atau energi penggerak sebagai tumbuhnya kebudayaan dan bidang-bidang kehidupan.

5. Sistem Peralatan Hidup (*technology*)

Berfungsi sebagai berkembangnya unsur-unsur kebudayaan lainnya, karena kebudayaan membutuhkan peralatan/teknologi.

6. Sistem Religi/Agama dan Kepercayaan (*religion and belief*)

Agama atau kepercayaan melampaui unsur kepentingan duniawi yang berfungsi mengajarkan Tuhan dan ajarannya.

7. Sistem Kesenian (*arts*)

Rekayasa manusia sebagai respons terhadap kebutuhan rasa keindahan.

B. KEBUDAYAAN MARITIM

Masyarakat maritim yang umumnya hidup di pesisir dan turun temurun, tentu juga memiliki sistem nilai budaya yang turun temurun. Budaya yang tercipta dari masyarakat maritim umumnya memiliki nuansa yang tidak lepas dari pengaruh lingkungan dan masyarakatnya. Maka budaya maritim dari suatu daerah dengan daerah lain dapat berbeda satu sama lainnya.

Herdiawan (2016) mengatakan bahwa kehidupan masyarakat di pesisir pantai dan laut tidak terlepas dari interaksi antara komunitas yang ada. Hubungan sosial ini berbentuk berdasarkan lingkaran geografis, proses adaptasi terhadap lingkungan dan diikat oleh norma-norma, kemudian terbingkai sebagai kesatuan identitas dan entitas yang melahirkan sebuah peradaban. Apa yang dihasilkan masyarakat pesisir dan laut untuk hidup dan kehidupannya memiliki ciri khas sendiri yang membedakannya dari masyarakat daratan. Karya-karya inilah kemudian membentuk sebuah tatanan dalam masyarakat dan berinteraksi dengan pengaruh luar yang akhirnya membentuk budaya masyarakat.



Foto 12. Kapal Pinisi (Karya Budaya Maritim)
(Sumber: hops.id by: sampaijauh.com)

Lampe (2023) menjelaskan bahwa dalam antropologi terdapat 3 (tiga) cabang spesialisasi kajian hubungan masyarakat dengan lingkungan dan sumber daya laut, yaitu:

1. Antropologi Maritim (*maritime anthropology*)

Menekankan pada aktivitas pelayaran dan teknologi/infrastruktur pelayaran serta kompleksitas sistem-sistem kelembagaan dan ide terkait dengannya. Maka dipahami sebagai budaya maritim.

2. Antropologi Marin (*marine anthropology*)

Menekankan pada aktivitas pemanfaatan sumber daya laut (hayati dan nonhayati), terutama perikanan, sistem pengetahuan tentang klasifikasi dan kondisi atau sifat laut dan lainnya. Dipahami sebagai budaya marin.

3. Antropologi Penangkapan Ikan/Perikanan (*anthropology of fishing*)

Menekankan pada aktivitas penangkapan ikan, pengetahuan, kelompok kerja dan sarana prasarana serta lainnya. Dipahami sebagai budaya penangkapan ikan/perikanan.

Dengan demikian kebudayaan maritim dipengaruhi oleh sumber daya di lingkungan laut (maritim) yang ada di masyarakat. Pengaruh dalam konteks lingkungan maritim terhadap kebudayaan seperti kemampuan masyarakat maritim yang turun temurun dalam pembuatan/memproduksi dan kapal laut, tradisi penangkapan ikan, pengolahan ikan dari hasil melaut, bercocok tanam di pesisir, menjadi pelaut, bahkan lebih luasnya memengaruhi dalam hal seni, dan lainnya.

C. UNSUR-UNSUR KEBUDAYAAN MARITIM

Lampe (2023) sebagaimana konsep umum unsur-unsur kebudayaan, unsur-unsur dalam kebudayaan maritim dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Sistem Mental

a. Ide/Gagasan

Yaitu berkenaan dengan pemanfaatan sumber daya dan rekayasa jasa-jasa laut. Contoh kutipan dari ide atau gagasan yang mengakar secara mental saling terkait dan menjadi pedoman dalam mengambil keputusan.

“Ikan di laut dalam kondisi melimpah, tidak akan habis sepanjang/selama daun-daun pohon di darat belum habis” (Nelayan Bajo).

“Usahakan dan manfaatkanlah rahmat/berkah atau pemberian yang Maha Pencipta tersebut, janganlah menangkap/memancing ikan-ikan kecil di pinggir laut, tetapi pergilah ke laut dalam memancing ikan-ikan besar di sana, agar usaha berkembang” (Nelayan Bugis).

b. Sistem Klasifikasi Pengetahuan

- Pengetahuan tentang Pelayaran
Pelayar dan nelayan mutlak mengetahui pengetahuan tentang musim, cuaca dan suhu serta tanda-tanda alam lainnya.
- Pengetahuan tentang Lingkungan dan Sumber Daya Laut
Pengetahuan tentang jenis/spesies biota bernilai ekonomi dan kondisi kelestarian ekosistem laut dan pengetahuan tentang kondisi populasi dan perilaku serta lokasinya.
- Pengetahuan tentang Lingkungan Sosial
Pengetahuan tentang dengan siapa berinteraksi dan bertransaksi jual beli, bekerja sama, meminta jasa perlindungan keamanan dan melakukan persaingan dan konflik memperebutkan potensi sumber daya laut dan jasa-jasa laut.

c. Sistem Nilai

Merupakan komponen inti dan terkait dengan sistem gagasan/ide, pengetahuan, kepercayaan, norma/aturan, dan lainnya dalam kebudayaan maritim. Sebagai pedoman dalam menentukan sikap dan tindakan yang dianggap baik atau layak dalam hubungan manusia dengan lingkungan, kehidupan bersama dalam ekonomi, dan sebagainya.

d. Sistem Norma dan Aturan

Mengatur dimensi tindakan kelompok atau individu, agar memberi efek positif bagi terjaganya stabilitas dan keberlangsungan usaha ekonomi serta keseimbangan lingkungan hidup, seperti dalam pengaturan aktivitas pelayaran dan perikanan.

2. Bahasa

Bahasa maritim disamakan dengan bahasa seni, bahasa politik, bahasa hukum, bahasa ekonomi dan sebagainya. Dalam keseharian masyarakat maritim relatif menggunakan bahasa yang sama jika merupakan suku bangsa yang sama. Perbedaan bahasa karena dipengaruhi oleh geografis yang berjauhan. Pelaut atau nelayan yang mengembara memiliki kemampuan bahasa nasional dan internasional, karena cenderung melakukan transaksi jual beli dengan suku bangsa yang berbeda.

3. Organisasi Sosial

Organisasi sosial bagi masyarakat maritim dibutuhkan secara mutlak, seperti pelayar (pelaut), nelayan organisasi sosial mempunyai fungsi yang kompleks. Contoh organisasi atau komunitasnya: *ship's captain-crew* (Inggris), *schipper bemanning* (Belanda), *juragan pandega* (Jawa), *tanase wasanae* (Maluku), *pongawa sawi* (Bugis Makassar).

4. Sistem Ekonomi

Berkaitan dengan subsistem produksi (pengusahaan barang dan jasa), distribusi (pemasaran dan pembagian hasil), dan konsumsi (pemanfaatan dan alokasi pendapatan pada berbagai kebutuhan). Sistem ekonomi maritim terdiri dari jenis-jenis usaha pada potensi sumber daya maritim.

5. Sistem Teknologi

Kreasi tipe-tipe teknologi maritim dan variasinya yang kompleks, terutama pada kapal/perahu dan alat produksi yang merupakan hasil dari kemampuan masyarakat maritim dalam menanggapi dan menggagas pemanfaatan lingkungan dan sumber daya laut bagi kelangsungan hidupnya. Gagasan dan rekayasa umumnya berbeda-beda. Contoh jenis dan tipe perahu tradisional dari suku bangsa pelaut Indonesia, di antaranya:

- Patorani (Makassar) : perahu penangkap ikan
- Pinisi (Bugis) : perahu transportasi
- Lambo (Buton) : perahu transportasi
- Janggolan (Madura) : perahu transportasi dan perahu penangkap ikan

- Mayang (Jawa) : perahu penangkap ikan
- Janggolan (Bali) : perahu transportasi dan perahu penangkap ikan
- Nade (Sumatra) : perahu transportasi
- Kole-Kole (Papua) : perahu transportasi
- Jukung (Kalimantan) : perahu transportasi
- Paledang (NTT) : perahu penangkapan ikan Paus.

6. Sistem Kesenian

Kebudayaan maritim tidak terlepas juga dari unsur kesenian. Industri wisata maritim juga selalu ditunjukkan dengan identitas seni budaya maritim, seperti keindahan kawasan objek wisata, pelayanan dan jasa pandu wisata menggunakan tipe-tipe perahu khas budaya lokal, aktivitas rekreatif yang diperindah (menyelam, berselancar, memancing dan sebagainya), penyajian makanan dan barang kerajinan hasil laut dengan seni budaya yang khas lokal, dan lainnya.

7. Sistem Religi dan Keyakinan

Hubungan manusia dengan Tuhan yang Maha Kuasa, Sang Pencipta alam semesta dan segala isinya. Meregulasi kehidupan Bersama yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya alam sebagai berkah darinya. Agama sebagai pedoman untuk keselamatan dunia akhirat.

D. TANTANGAN PELESTARIAN BUDAYA MARITIM

Seiring dengan perubahan jaman dan pergeseran paradigma masyarakat yang cenderung terdorong beraktivitas dan berpencaharian di darat atau di kota, berpotensi mengurangi nilai budaya maritim yang sudah ada. Ditambah lagi lemahnya dukungan elemen masyarakat dan pemerintah dalam upaya melestarikan budaya maritim. Padahal budaya maritim merupakan indikator yang dapat menggerakkan dan melestarikan potensi sumber daya maritim.

Menurut Herdiawan (2016) tantangan bagi pengembangan budaya maritim adalah bagaimana masyarakat maritim dapat terlibat serta dalam pengambilan keputusan bagi pengembangan dunia kemaritiman. Seperti nelayan sebagai fokus pembangunan, sangat krusial karena nelayan hidup

dan berinteraksi langsung dengan ekosistem laut. Budaya maritim akan menjiwai setiap gerak langkah, pola pikir dan sikap generasi bangsa di masa depan. Penguatan budaya maritim melalui:

1. Pendidikan dan penyadaran masyarakat tentang kelautan yang diwujudkan di semua jalur pendidikan.
2. Melestarikan nilai budaya, wawasan bahari serta revitalisasi hukum adat dan kearifan lokal terkait tata kelola sumber daya kelautan.
3. Melindungi dan merevitalisasi peninggalan budaya bawah laut.



Foto 13. Salah Satu Sekolah Pelayaran di Indonesia
(Sumber: pelaut.xyz)

Wiranto (2020) budaya maritim Indonesia merupakan salah satu poin kebijakan dalam lima pilar pembentukan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dan salah satu poin utama dalam pembangunan pertahanan Maritim yang kuat. Ketika budaya maritim sudah melekat di masyarakat Indonesia maka penguatan pertahanan maritim juga akan semakin kuat. Masyarakat pesisir dapat dijadikan sebagai informasi awal dalam berbagai tindak kejahatan yang berada di wilayah laut. Wilayah laut Indonesia yang begitu luas tidak akan mampu diawasi sendiri oleh pemerintah. Oleh sebab itu masyarakat pesisir dapat menjadi intelijen awal melalui kapal dagang, kapal nelayan di samudra, dan beberapa kapal sipil lainnya. Beberapa kendala dalam pengembangan budaya maritim Indonesia adalah:

1. Kurangnya peran pemerintah.
2. Peran masyarakat yang belum optimal.
3. Kurangnya pendanaan dan pemasaran dalam hal ekonomi.



Foto 14. Salah Satu SMK Pelayaran di Batam-Kepri
(Sumber: batam.tribunnews.com)

Menurut Tinambuan dalam Wiranto (2020) ada beberapa kendala dalam pengembangan budaya maritim yang ada di Indonesia, sebagai berikut:

1. Kurangnya peranan pemerintah karena sampai saat ini upaya yang dilakukan pemerintah khususnya pemerintah daerah dalam optimalisasi potensi pada wilayah pesisir, masih belum sepenuhnya dilakukan.
2. Peran masyarakat pesisir yang masih rendah dalam mewujudkan produktivitas usaha perikanan dan kelautan guna menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.
3. Kurangnya pendanaan dalam mengembangkan budaya maritim di Indonesia. Pemodalan merupakan faktor yang penting dalam mewujudkan sebuah pertahanan maritim yang kuat.
4. Ketika berbicara mengenai usaha maka selain pemodalan hal yang terpenting merupakan aspek pemasaran sehingga mampu mendukung ekonomi maritim.

Membangkitkan kembali dan melestarikan budaya maritim Indonesia salah satu tantangan terberat dalam kebangkitan maritim Indonesia. Meskipun masih terdapat dan terpeliharanya budaya maritim di beberapa kalangan masyarakat khususnya di pesisir/pantai. Kecenderungan masyarakat Indonesia untuk berprofesi di luar dari sektor maritim sangat besar, maka perlu upaya pergeseran paradigma pada masyarakat dan pelaku usaha ke sumber daya maritim. Maka perlu kesadaran akan potensi sumber daya maritim dan SDM di Indonesia sebagai komponen utama dalam pembangunan di daerah dan nasional.

BAHAN DISKUSI:

1. Apa saja peninggalan budaya maritim Indonesia dan bagaimana terus melestarikannya?
2. Bagaimana strategi yang tepat untuk membangkitkan kembali budaya maritim Indonesia?
3. Apa saja hambatan yang dialami dalam pelestarian budaya maritim?
4. Apa peran penting budaya maritim, sehingga perlu untuk dipertahankan dan dilestarikan?

BAB VI

SUMBER DAYA MARITIM INDONESIA

Deskripsi:

Bab VI ini berisi tentang sumber daya maritim dan potensinya di Indonesia, sumber daya maritim di pesisir dan sumber daya manusia dan teknologi maritim. Pentingnya sumber daya di sektor maritim Indonesia karena merupakan kekayaan alam Indonesia dan merupakan bagian dari kultur masyarakat Indonesia itu sendiri. Apalagi secara historis Nusantara Indonesia pernah membuktikan kejayaan maritim di jamannya. Diharapkan dengan bab ini memberikan pemahaman dan pengetahuan tentang potensi-potensi sumber daya maritim Indonesia, termasuk di wilayah pesisir Indonesia, serta memberikan kesadaran bahwa pemanfaatan sumber daya maritim Indonesia memerlukan peningkatan dan dukungan dari sumber daya manusia, teknologi dan lainnya.

A. SUMBER DAYA MARITIM

Sumber daya merupakan sesuatu yang ada atau tersedia dan atau dapat disediakan untuk aktivitas atau meningkatkan produktivitas yang memiliki nilai-nilai tertentu. Ricklefs dalam Theressia (2014) bahwa sumber daya atau *resources* merupakan segala sesuatu yang diperlukan dalam proses kegiatan, baik proses produksi komoditas tertentu, proses pengolahan atau perbaikan nilai tambah (*added value*) maupun proses pengembangan masyarakat yang bertujuan untuk memperbaiki kesejahteraan atau mutu hidupnya, lahir dan bathin, material dan spiritual di dunia maupun akhirat.

Limbong (2015) bahwa sumber daya kelautan Indonesia merupakan salah satu aset pembangunan yang penting dan memiliki peluang sangat besar untuk sumber pertumbuhan ekonomi baru. Hamta (2018) bahwa potensi sumber daya maritim merupakan sumber daya perikanan dan nonperikanan di lingkungan hidup laut dan daratan di wilayah pesisir yang memiliki nilai ekonomi.

Hubungan sumber daya maritim dengan ekonomi menurut Adisasmita (2013) bahwa pembangunan ekonomi maritim sebagai pembangunan di bidang ekonomi sebagai hasil interaksi berbagai sumber daya pembangunan, yaitu Sumber Daya Manusia (SDM) dan Sumber Daya Alam (SDA), sumber daya teknologi, sumber daya kelembagaan dan sumber daya yang dilakukan di wilayah pesisir dan wilayah perairan/laut yang terhampar luas di depannya.

Hamta (2018) bahwa potensi sumber daya maritim di Indonesia dapat menjadi sumber strategi pembangunan ekonomi di wilayah kepulauan, mengintegrasikan sumber daya alam dan masyarakat secara geografis, kultur dan demografis. Pembangunan ekonomi berbasis maritim merupakan implementasi pembangunan ekonomi wilayah untuk pengentasan kemiskinan dan kesejahteraan masyarakat karena wilayah pesisir merupakan sentral kemiskinan. Orientasinya ke arah pembangunan di perairan/laut dan daratan.

Pembangunan ekonomi maritim dalam pandangan Adisasmita (2013) bertujuan untuk meningkatkan produksi dan produktivitas sektor maritim melalui berbagai upaya atau tindakan positif dalam meningkatkan investasi dan perluasan lapangan kerja untuk mencapai peningkatan

pendapatan dan kesejahteraan masyarakat maritim yang lebih tinggi. Hal tersebut dipertegas juga oleh Kementerian Komunikasi dan Informatika dan Dewan Kelautan (2011) bahwa fakta dan realitas telah membuktikan pembangunan kelautan dan perikanan memiliki dampak pengganda (*multiplier effect*) yang luas dalam skala yang besar. Mulai dari sumbangsuhnya bagi pertumbuhan ekonomi nasional yang cukup besar dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Model pengelolaan sumber daya perairan laut diarahkan kepada penerapan aspek-aspek pokok sebagai berikut:

1. Pengelolaan seluruh sumber daya perairan laut secara optimal dan berkelanjutan.
2. Diarahkan untuk kesejahteraan seluruh masyarakatnya.
3. Didasari oleh prinsip-prinsip ekonomi yang efisien dan efektif.
4. Transparansi dan akuntabilitas (Adisasmita, 2006).

B. POTENSI SUMBER DAYA MARITIM INDONESIA

Menurut Limbong (2015) bahwa bidang kelautan yang potensial untuk dikembangkan Indonesia, yaitu:

1. Perikanan
Merupakan sumber daya yang penting bagi hajat hidup masyarakat dan berpotensi menjadi penggerak utama ekonomi nasional.
2. Sumber Daya Mineral dan Energi Kelautan
Beberapa potensi sumber daya mineral dan energi kelautan, di antaranya:
 - a. Minyak dan gas
 - b. Pertambangan mineral (biji besi, pasir besi, dan timah)
 - c. Garam laut
 - d. Sumber daya energi terbarukan (energi pasang surut, gelombang/panas laut)
3. Pelayaran
4. Pariwisata Bahari
5. Industri dan jasa maritim (galangan kapal, kepelabuhanan).

Potensi besar sumber daya ekonomi maritim Nusantara Indonesia untuk dikembangkan menurut Kusumastanto (2011), adalah sebagai berikut:

1. Perikanan
2. Pelayaran (Transportasi Laut)
3. Pariwisata Bahari
4. Energi Migas dan Sumber Daya Mineral (EMSDM)
5. Berbasis dan Berorientasi Kelautan (Perkapalan)
6. Rekayasa Sistem Produksi (Pengolahan Hasil Perikanan)



Foto 15. Ilustrasi Maritim Indonesia

(Sumber: Kementerian Koordinator Maritim RI: Kebijakan Kelautan Indonesia)

Sektor ekonomi maritim Indonesia yang merupakan bagian dari sumber daya maritim menurut Dahuri (2016), yaitu:

1. Perikanan Tangkap
2. Perikanan Budi Daya
3. Industri Pengolahan Hasil Perikanan
4. Industri Bioteknologi Kelautan
5. Kehutanan Pesisir
6. Pariwisata Bahari
7. Energi Sumber Daya Mineral (ESDM)
8. Perhubungan Laut

9. Industri Dan Jasa Maritim
10. Sumber Daya Alam dan Jasa-Jasa Lingkungan Kelautan Non-konvensional
11. Sumber Daya Wilayah Pulau Kecil.

Herdiawan (2016) bahwa kondisi dan potensi laut Indonesia dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Potensi kelautan
2. Potensi Pariwisata Pantai dan Bahari
3. Potensi Pertambangan dan Energi
4. Potensi Perhubungan Laut
5. Potensi Industri Maritim
6. Potensi Kepelabuhanan
7. Potensi Pendidikan, Pelatihan, Pertahanan dan Keamanan Negara.

C. SUMBER DAYA MARITIM DI PESISIR

Sumber daya maritim di wilayah pesisir umumnya di eksploitasi (dimanfaatkan) oleh masyarakat maritim baik untuk memenuhi kebutuhan hidup maupun dijual di pasar-pasar tertentu atau untuk konsumsi bagi masyarakat di lingkungannya. Sumber daya maritim di pesisir juga terdapat eksploitasi dalam skala besar oleh para pemodal.

Sumber daya maritim di wilayah pesisir di samping merupakan sumber daya yang dapat menopang kehidupan masyarakat dan daerah/nasional, tetapi tidak terlepas juga dengan permasalahan yang terjadi. Maka sumber daya pesisir perlu mendapat perhatian baik dari aspek pemanfaatannya, lingkungannya (ekosistemnya), pelestariannya, serta masyarakat pesisir itu sendiri. Agar pemanfaatan sumber daya ini dapat optimal dan berkelanjutan (jangka panjang).

Herdiawan (2016) ekosistem pesisir merupakan wilayah yang unik dan berkarakter spesifik, karena merupakan wilayah pertemuan antara daratan dan lautan. Sumber daya pesisir memiliki produktivitas yang tinggi dalam pembangunan karena dapat meningkatkan devisa, lapangan kerja, pendapatan dan kesejahteraan penduduk.



Foto 16. Ilustrasi Menjala Ikan Salah Satu Sumber Ekonomi Pesisir
(Sumber: barakudamarine.id)

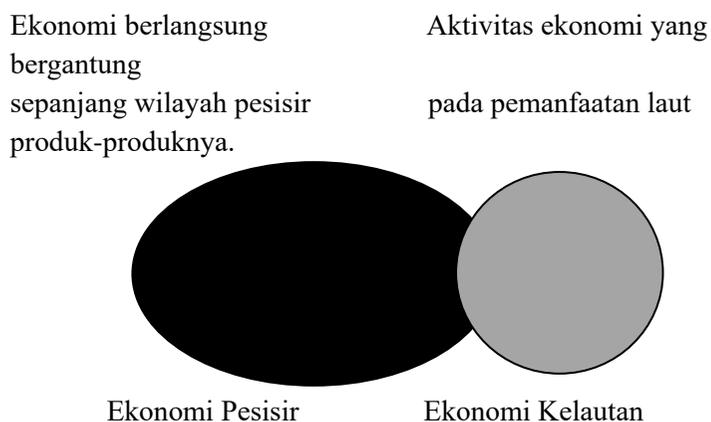
Potensi maritim yang berkorelasi dengan sumber daya pesisir dan laut menurut Adisasmita (2013) meliputi potensi perikanan tangkap, budi daya laut, perikanan air tawar, budi daya air payau dan industri berteknologi kelautan. Konsep pembangunan yang berorientasi ke darat (*lanward oriented development*) dan arah perairan/laut (*seaword oriented development*) keduanya saling melengkapi dan seharusnya dilaksanakan secara serentak dan proporsional (Adisasmita, 2015).

Hamta (2018) potensi sumber daya maritim di pesisir merupakan sumber daya perikanan dan nonperikanan di lingkungan hidup laut dan daratan di wilayah pesisir yang memiliki nilai ekonomi bagi masyarakat pesisir.



Foto 17. Budi Daya Ikan di Pesisir Pantai
(Sumber: kompas.com)

Konsep keterkaitan antara ekonomi pesisir dan ekonomi kelautan menurut Apridar dkk. (2011) yang dikembangkan Amerika Serikat, seperti Gambar 3 berikut ini:



Gambar 3. Perbedaan Ekonomi Pesisir dan Ekonomi Kelautan
(Sumber: Kildow *et al.*, 2009)

Gambar 3. di atas menunjukkan bahwa ekonomi pesisir dan ekonomi kelautan berbeda tetapi memiliki irisan satu sama lain. Lingkup ekonomi pesisir berkoherif dengan aktivitas ekonomi kelautan terutama pada laut dan produk-produk kelautannya. Jadi keduanya saling komplementer bukan meniadakan.

Colgan (2007) dalam Apridar dkk. (2011) mengatakan bahwa perbedaan antara ekonomi kelautan dan ekonomi pesisir yaitu secara langsung atau tak langsung memanfaatkan laut (danau besar) sebagai input. Ekonomi pesisir semua aktivitas yang berlangsung di wilayah pesisir dan merupakan suatu pendekatan perluasan ekonomi geografis. Secara geografis sebagian besar ekonomi kelautan berada di wilayah pesisir dan sebagian besar ekonomi bukan di wilayah pesisir umpamanya pembangunan perahu (*boat*) dan perdagangan makanan laut (*sea food*) di wilayah pesisir, di mana kesempatan kerja penuh, upah hingga setiap *output* secara geografis dianggap sebagai ekonomi pesisir. Akibatnya, beberapa aktivitas ekonomi pesisir merupakan ekonomi kelautan dan

ekonomi pesisir menyatukan secara luas dari sekumpulan aktivitas ekonomi kelautan.

Masyarakat pesisir dalam pembangunan ekonomi di wilayah pesisir dalam pandangan Adisasmita (2013) masyarakat maritim berada di wilayah pesisir pantai melakukan kegiatan hidupnya di wilayah perairan/laut yang terbentang luas di hadapan wilayah pesisir pantai. Mata pencaharian utamanya adalah sebagai nelayan, meliputi kegiatan menangkap ikan, membuat perahu, memperbaiki perahu, membuat jaring, menjual hasil tangkapan ikan, mengeringkan ikan menjadi ikan asin. Selain itu, para nelayan melakukan kegiatan sekadarnya bercocok tanam (menanam padi), jagung sayur-sayuran, buah-buahan, beberapa komoditas perkebunan dan sejenisnya, sebagian besar untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, dan sebagian lainnya dijual ke pasar lokal. Tingkat kehidupannya adalah sangat rendah.

Terminologi dalam Undang-Undang RI No. 31 Tahun 2004 oleh Apridar, dkk. (2011) mendefinisikan nelayan adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan. Nelayan kecil adalah orang yang mata pencahariannya melakukan penangkapan ikan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari yang menggunakan kapal perikanan berukuran paling besar 5 (lima) ton, *Groos Ton* (GT). Pembudi daya ikan adalah orang yang mata pencahariannya melakukan budi daya ikan dan pembudi daya ikan kecil adalah orang yang mata pencahariannya melakukan budi daya ikan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Rahardjo Adisasmita (2015) bahwa Indonesia sebagai negara dengan pesisir pantai terpanjang di dunia (81.000 km). Pembangunan wilayah pesisir merupakan salah satu unsur dalam pembangunan maritim strategis yang seharusnya diberikan secara proporsional, karena memiliki kekayaan sumber daya kelautan dan perikanan yang potensial dan prospektif serta melibatkan 50% dari total penduduk Indonesia. Masyarakat pesisir di Indonesia bermukim di sepanjang pantai yang sangat luas memiliki peranan yang sangat strategis dan potensial. Harus diberdayakan secara intensif dan produktif.

Rahardjo Adisasmita (2015) bahwa pengelolaan wilayah pesisir dilakukan berbasis masyarakat, diartikan memberikan peran serta aktif kepada masyarakat lokal dalam penanganan, pemanfaatan dan pengawasan

terhadap proses pengelolaan pembangunan wilayah pesisir. Masyarakat pesisir memiliki tingkat kesejahteraan (pendapatan) relatif rendah, oleh karena itu perlu diberikan perhatian dan untuk meningkatkan kesejahteraannya melalui kegiatan pemanfaatan sumber daya perikanan dan kelautan yang terdapat di perairan di sekitarnya berbasis keadilan dan pembangunan.

Rokhmin Dahuri (2016) bahwa masyarakat pesisir umumnya berpenghasilan utama dari sektor laut dan perikanan, sangat potensial untuk memperluas produktivitas dengan keterpaduan sumber daya daratan pesisir.

1. Permasalahan Masyarakat Pesisir

Karim dalam Apridar dkk. (2011) menyatakan problem kemiskinan di wilayah pesisir karena:

- a. Kuatnya tekanan-tekanan struktural yang bersumber dari kebijakan pemerintah Indonesia dalam membangun sub-sektor perikanan.
- b. Ketergantungan yang berbentuk hubungan patron *client* antara pemilik faktor produksi (kapal, alat tangkap) dengan buruh nelayan.
- c. Terjadinya over eksploitasi terhadap sumber daya perikanan akibat modernisasi yang tak terkendali. Modernisasi ternyata membawa dampak yang signifikan terhadap penurunan hasil tangkap nelayan tradisional.
- d. Terjadinya penyerobotan wilayah perikanan tradisional yang dilakukan oleh perusahaan perikanan modern yang sejatinya menjadi daerah beroperasinya nelayan tradisional.
- e. Adanya fenomena kompradorisme meminjam pemikiran Neo-Marxis dalam kasus perikanan tangkap.

Analisis ekonomi pesisir oleh Kildow dalam Apridar dkk. (2011) mengungkapkan tiga tema utama yaitu:

- a. Ukuran (*size*)
Ekonomi pesisir di Amerika Serikat memiliki porsi besar dalam aktivitas ekonomi hingga mampu berkontribusi bagi ekonomi negaranya. Ironis dibandingkan dengan Indonesia sebagai negara

kepulauan akan tetapi ekonomi pesisirnya tak berdampak signifikan dalam perekonomian negara.

b. Kedudukan (*sprawl*)

Ekonomi pesisir adalah sebagai ekonomi utama kaum urban (perkotaan) dan penyebaran aktivitasnya sepanjang wilayah pesisir yang secara signifikan berdampak pada kekuatan daerah urban khususnya penyebaran penduduk dan aktivitas ekonomi yang jauh dari pusat-pusat kota.

c. Pelayanan (*service*)

Ekonomi pesisir menjadi penggerak utama industri manufaktur di Amerika Serikat, tetapi saat ini berubah jadi produsen utama sektor jasa. Berbeda halnya dengan Indonesia.

2. Strategi Pembangunan Wilayah Pesisir

Pentingnya pembangunan di wilayah pesisir, karena banyak literatur yang mengatakan sekitar 60% masyarakat Indonesia bermukim di wilayah pesisir. Strategi pembangunan wilayah pesisir dalam pandangan Adisasmita (2015) sebagai berikut:

- a. Peningkatan kemampuan untuk mendorong kegiatan ekonomi, produktif dan kreatif berbasis sumber daya lokal (perikanan dan kelautan) serta sumber daya manusia meliputi keterampilan dan budaya masyarakat nelayan).
- b. Peningkatan kemampuan akses yang lebih luas bagi masyarakat pesisir secara internal dan eksternal dalam meningkatkan produksi dan produktivitas tangkapan hasil laut dan pemasaran lebih luas di luar masyarakat.
- c. Peningkatan kemampuan untuk menjaga kelestarian lingkungan maritim dan berkelanjutan pembangunan wilayah pesisir.

D. SUMBER DAYA MANUSIA DAN TEKNOLOGI MARITIM

Sumber daya manusia dapat diartikan sebagai kemampuan manusia dalam beraktivitas dan mengolah potensi-potensi tertentu berdasarkan pada keterampilan dan keahlian yang miliki, termasuk di dalamnya menyangkut tentang manajerial dan moril yang melekat pada manusia. Maka pengembangan sumber daya manusia sangat penting baik secara individu maupun dalam proses pembangunan untuk mencapai tujuan tertentu.

Upaya-upaya pengembangan sumber daya manusia dalam Humane (2017), adalah sebagai berikut:

1. Pendidikan

Secara sederhana pendidikan bisa diartikan sebagai usaha untuk mengarahkan peserta didik dari yang tidak tahu. Sehingga dengan memiliki pengetahuan, maka seseorang akan menjadi lebih terarah dalam menentukan maupun mengambil keputusan.

2. Peningkatan Pengetahuan dan Wawasan Lingkungan

Pengetahuan dan wawasan lingkungan penting diterapkan pada masyarakat agar dapat meningkatkan pengembangan sumber daya manusia untuk memberikan konsep dan pandangan yang sama dan benar kepada masyarakat tentang lingkungan dan perannya terhadap kehidupan masyarakat secara keseluruhan. Pengetahuan dan wawasan yang diberikan pada masyarakat harus dilihat dari lingkungan dan jenis pekerjaannya agar lebih spesifik dan lebih menekankan pada pengetahuan dan wawasan yang berkaitan langsung dengan sumber daya yang ada. Cara yang tepat untuk meningkatkan pengetahuan dan wawasan lingkungan pada masyarakat perlu dilakukan penyuluhan dan pelatihan di lingkungan masyarakat agar masyarakat dapat mengetahui perannya terhadap lingkungan. Meningkatkan pengetahuan dan wawasan juga perlu melibatkan aparatur desa dan kecamatan.

3. Pengembangan Keterampilan Masyarakat

Peningkatan keterampilan masyarakat untuk dapat meningkatkan sumber daya manusia dari pengelolaan lingkungan harus ada campur tangan dari pemerintah untuk mendorong peran serta dari seluruh masyarakat secara aktif. Keterampilan sangatlah penting dimiliki oleh setiap Masyarakat, karena pengembangan keterampilan dapat membantu masyarakat dalam meningkatkan kualitas kerja yang lebih terampil dan cekatan dalam melakukan pekerjaan. Keterampilan tersebut terutama berkaitan dengan cara-cara pemanfaatan sumber daya perikanan yang ada di masyarakat pesisir, bagaimana masyarakat memanfaatkan potensi sumber daya perikanan dengan keterampilan yang dimiliki oleh masyarakat.

Kristiyanti (2023) membangun SDM serta teknologi merupakan salah satu faktor untuk menuju kejayaan maritim yang ada di Indonesia. Penting sekali bagi negara kita untuk menjadi Negara Indonesia dengan daerah yang sebagian besar adalah lautan yang mendominasi jika dibandingkan dengan daerah daratan untuk menguasai teknologi canggih guna mengeksplorasi hasil kekayaan alam yang dimulai dari sektor perikanan, hidrokarbon, mineral, minyak dan gas, dan wisata air atau bahari. Dengan mengoptimalkan semua perkembangan iptek termasuk bidang kelautan maka tidak menutup kemungkinan kejayaan maritim di Indonesia dapat terwujud.

1. Sumber Daya Manusia dan Maritim

Herdiawan (2016) keterampilan (*skill*) tidak seperti pengetahuan (*knowledge*) karena pengetahuan diperoleh dari hasil proses belajar. Peningkatan keterampilan dilakukan dari latihan dan terus berlatih. Contoh Kapal “**Pinisi**” merupakan sebuah karya yang besar dari perpaduan pengetahuan yang luas tentang kelautan dan keterampilan yang mumpuni dalam membangun kapal. Kapal “**Pinisi**” dihasilkan dari keterampilan dari satu generasi ke generasi berikutnya. Perlunya keterampilan memanfaatkan sumber daya laut karena maritim Indonesia lebih dimanfaatkan oleh negara asing. Beberapa keterampilan dalam memanfaatkan sumber daya maritim, seperti:

- a. Kemampuan berlayar di laut lepas.
- b. Kemampuan budi daya sumber daya laut.
- c. Kemampuan menggunakan teknologi canggih dalam penangkapan ikan.

Pentingnya pembangunan sumber daya maritim Indonesia sebagai strategi pembangunan maritim, karena faktanya bahwa:

- a. Sumber daya manusia dalam mempromosikan pasar wisata bahari dinyatakan kurang dalam membangun strategi dan visi. Keadaan ini menurunkan kualitas berbagai promosi pemasaran dan penjualan (Diposaptono, 2017).
- b. Terjadi kekurangan 43.000 perwira dan pelaut berkualitas atau 7.000 pelaut setiap tahunnya. Indonesia hanya dapat memberikan

- 1.500 pelaut di setiap tahunnya di bidang kemaritiman (Kementerian Perhubungan RI dalam Kristiyanti, 2023).
- c. Masyarakat Indonesia untuk mampu melaksanakan pengeboran lepas pantai dan pengeboran laut yang dilaksanakan secara sendiri/mandiri. Hal ini mutlak diperlukan, karena kapasitas sumber daya, khususnya sumber daya laut yang dimiliki sangat besar (Kristiyanti, 2023).
 - d. Indonesia baru-baru ini menawarkan keandalan komparatif yang berbentuk kekayaan alam. Meskipun keandalan kompetitifnya (menguasai inovasi teknologi) masih didominasi oleh negara lain (Kristiyanti, 2023).
 - e. Peluang riset kelautan Indonesia sangat tinggi. Misalnya industri perikanan dan bioteknologi yang mempunyai *value* ekonomi kurang lebih Rp480 triliun per tahun. Sangat disayangkan, Indonesia belum dapat bekerja secara fokus di bidang ini (Diposaptono, 2017).
 - f. Penggunaan automasi dan semi-automasi terkait dengan berkembangnya digitalisasi dalam pelayanan pelabuhan secara nasional. Diperlukan pendidikan yang menghasilkan sumber daya manusia dengan kekhasan maritim melalui pendalaman lebih ilmiah, khususnya pada jurusan Nautika, Teknik, dan Tatalaksana, serta pelatihan bersertifikat tingkat diploma (Ricardianto, 2020).

2. Sumber Daya Manusia dan Teknologi

Herdiawan (2016) bahwa pengembangan teknologi tidak hanya terbatas pada teknologi biofisik, melainkan juga pengembangan kelembagaan produksi. Akses teknologi harus diperoleh dengan mudah dan murah. Fakta bahwa pelaku pangan maritim adalah nelayan tradisional, sehingga pengembangan teknologi harus tepat guna, tepat sasaran dan tepat harga. Teknologi memungkinkan hasil laut dapat dikelola dan diolah lebih efisien dari sisi waktu dan biaya. Maka hasil laut tidak hanya dijual secara langsung berupa hasil tangkapan, namun dapat berupa pangan hasil olahan yang memiliki nilai jual tinggi. Dengan teknologi, hasil tangkapan nelayan

memiliki nilai jual tinggi dan memiliki berbagai alternatif tindakan, apakah dijual, disimpan, atau diolah menjadi produk turunan.

Adisasmita (2006) adaptasi masyarakat terhadap penerapan teknologi dilihat dari masing-masing kawasan dan dapat dibedakan untuk masing-masing sub sektoral ataupun berdasarkan komoditas. Terdapat beberapa sikap masyarakat (nelayan dan petani) dalam adaptasi teknologi:

- a. Sudah familier atau akrab menerapkan teknologi.
- b. Sudah familier dan berkeinginan untuk menggunakan sarana dan metode yang lebih baik lagi.
- c. Secara terpaksa menerapkan teknologi dan tidak bersedia menerapkan.

Diposaptono (2017) Indonesia yang merupakan negara dengan daerah perairan yang lebih luas daripada daratannya, sangat penting untuk dapat mengembangkan teknologi maju khususnya dalam bidang kelautan untuk mengeksplorasi sumber daya maritim. Dalam industri perikanan, misalnya, mayoritas (68%) dari 2,3 juta nelayan tetap mempergunakan perahu tidak bermotor dan motor tempel. Selebihnya mayoritas menggunakan kapal motor di bawah 5 GT. Dalam keadaan seperti ini, sangat sulit untuk mengembangkan produksi perikanan tanpa campur tangan pemerintah. Demikian pula dalam hal pemberdayaan sektor laut mempunyai sumber daya manusia yang sangat kurang dibandingkan dengan Vietnam, China dan India. Di antara yang dapat dieksplorasi dari sumber daya maritim dengan teknologi:

- a. Perikanan
- b. Hidrokarbon
- c. Mineral
- d. Minyak
- e. Gas
- f. Wisata Bahari

Herdiawan (2016) kebutuhan dan ketersediaan sumber daya manusia tersebut, pemerintah menetapkan sasaran berupa

terwujudnya sumber daya manusia dan iptek kelautan yang berkualitas dengan fokus pada:

- a. Peningkatan kapasitas sumber daya manusia perikanan dan kelautan
- b. Peningkatan iptek kelautan dan diseminasi teknologi
- c. Penguatan revitalisasi budaya maritim daerah pesisir dan pengembangan sabuk pantai.

Akselerasi pencapaian tujuan dilakukan dengan menetapkan arah kebijakan untuk meningkatkan serta menguatkan peran sumber daya manusia dan iptek di bidang kelautan, melalui:

- a. Mendorong jasa pendidikan dan pelatihan yang berkualitas di bidang kelautan yang diimbangi dengan ketersediaan lapangan kerja sesuai dengan permintaan dan kebutuhan yang ada
- b. Pengembangan standar kompetensi SDM di bidang kelautan
- c. Peningkatan dan penguatan peran iptek dan sistem informasi dalam mendukung pelaksanaan pembangunan kelautan yang berkelanjutan.

BAHAN DISKUSI:

1. Apa saja potensi sumber daya maritim Indonesia yang harus menjadi fokus utama dalam pembangunan?
2. Apa kendala paling utama dalam pemanfaatan sumber daya maritim Indonesia?
3. Apa permasalahan dan langkah yang tepat dalam pemberdayaan pesisir Indonesia?
4. Bagaimana hubungan sumber daya manusia, teknologi dan sumber daya maritim dalam kebangkitan maritim Indonesia dan teknologi apa saja yang utama dalam meningkatkan produktivitas pemanfaatan sumber daya maritim bagi masyarakat pesisir?

BAB VII

KEPULAUAN DAN LAUT INDONESIA

Deskripsi:

Bab ini berisi tentang konsep kepulauan, negara kepulauan dan pembangunan kepulauan serta hukum laut Indonesia. Di samping merupakan penegasan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan juga menjadi penegasan atas hak-hak atas wilayah Nusantara Indonesia. Diharapkan bab ini memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang kepulauan dan memahami posisi kedaulatan Indonesia, sehingga di samping mengetahui hak-hak negara dalam wilayah maritim juga sebagai warga negara harus menjadi dorongan untuk berperan serta dalam pembangunan termasuk dalam mempertahankan kedaulatan wilayah.

A. KEPULAUAN

Masyarakat Indonesia sudah sangat dekat dan terbiasa dengan pulau-pulau di Indonesia, karena setiap menempuh perjalanan di wilayah Indonesia cenderung menyaksikan pulau yang satu dengan yang lainnya. “Pulau” menurut UNCLOS 1982 adalah suatu area daratan yang terbentuk secara alamiah, dikelilingi air dan selalu berada di atas air pada saat air pasang. Menurut Adisasmita (2015) pulau adalah daratan yang dikelilingi oleh perairan. Kepulauan terdiri dari beberapa pulau. Perairan di Kepulauan adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman dan jarak pantai. Pulau memiliki karakteristik yang berbeda-beda, seperti perbedaan geografis, topografis dan klimatologi. Pembangunan pulau dipengaruhi juga oleh faktor-faktor produksi, seperti lahan, manusia (tenaga kerja), modal dan teknologi.

B. NEGARA KEPULAUAN

Negara Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dan terpisah-pisah oleh laut dengan sumber daya yang luas dan kaya, menjadi identitas utama sebagai negara kepulauan yang diperkuat oleh Deklarasi Djuanda, konferensi PBB melalui UNCLOS, ratifikasi melalui Undang-Undang dan UUD 1945.

Negara kepulauan dalam konsepsi negara kepulauan Indonesia berasal dari pengertian Nusantara. Nusantara berasal dari kata “nusa” yang berarti kumpulan (gugusan) pulau, dan “antara” diartikan suatu tempat yang terletak benua dan di antara, diartikan suatu tempat yang terletak atau diapit oleh tempat yang lain. Berdasarkan pengertian tersebut, maka arti “nusantara” yaitu kepulauan yang terletak di antara benua dan di antara samudra (Danusaputra dalam Soemarmi, 2019).

Arti Nusantara yaitu kepulauan yang terletak di antara dua benua yaitu Asia dan Australia, serta di antara samudra yaitu Samudra Hindia dan Pasifik. Pengertian negara kepulauan berasal dari pengertian Nusantara yang berarti negara yang terdiri dari gugusan pulau. Oleh karena itu, pengertian Nusantara sudah menunjukkan konsepsi Negara Kepulauan (*Archipelagic State Conception*) (Hasbullah dalam Soemarmi, 2019).



Foto 18. Ilustrasi beberapa Pulau di Indonesia
(Sumber: keluyuran.com)

Indonesia terdiri dari 5 (lima) pulau besar, yaitu Pulau Sumatra, Pulau Jawa, Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi dan Pulau Papua (Adisasmita, 2015). Pulau-pulau di Indonesia terbagi atas pulau besar dan pulau-pulau kecil tetapi pulau-pulau tersebut merupakan satu ikatan yang terintegrasi sebagai satu kesatuan yang utuh dalam wilayah negara Republik Indonesia.

Nurbidawati (2019) Indonesia adalah negara kepulauan yang membujur dari Sabang (Aceh) hingga ke Merauke, dengan beberapa pulau dan laut utamanya yang masing-masingnya memiliki luas. Sebagai negara dengan karakteristik daratan dan perairan Indonesia memiliki batas darat dan laut terhadap wilayah (negara) lain di dunia. Indonesia yang terletak pada poros maritim dunia. Indonesia merupakan Negara kepulauan yang mencakup pulau-pulau besar dan kecil, yang merupakan satu kesatuan wilayah, politik, ekonomi, sosial, budaya, dan historis dengan batas-batas wilayahnya ditarik dari garis pangkal kepulauan, dengan kedaulatan meliputi wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, termasuk udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.

Pudjiastuti (2016) mengungkapkan bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki dua pertiga dari wilayahnya berupa lautan Indonesia yaitu 6,32 juta km², dan 17.504 pulau-pulau, Secara

geografis Indonesia terletak di antara 2 (dua) benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia, dan 2 (dua) samudra yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Kawasan ini sangat dinamis dalam peredaran, baik secara ekonomis maupun politik. Letak geografis yang strategis menjadikan Indonesia memiliki keunggulan serta sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap kelautan. Terdapat selat-selat seperti Selat Malaka, yang terletak di antara Semenanjung Malaysia (Thailand, Malaysia, Singapura) dan Pulau Sumatra (Indonesia). Selat Malaka mempunyai peranan penting bagi dunia internasional karena letaknya strategis dan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, sama pentingnya Terusan Suez atau Terusan Panama.

Pengakuan internasional terhadap Indonesia sebagai negara kepulauan telah menambah nilai strategis dari aspek geografis dalam konsep NKRI. Masyarakat internasional harus berlayar melalui wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia untuk keperluan navigasi, komunikasi, penanaman dan peletakan kabel serat optik, pipa gas, perdagangan berbagai barang komoditas, manufaktur, serta ekspor energi dan jasa. Posisi strategis Indonesia beserta faktor geografis dan kondisi sosial ekonominya juga menempatkan Indonesia dalam posisi penting di lingkungan global, yaitu dalam memengaruhi kestabilan politik, ekonomi, serta keamanan lingkungan regional dan internasional (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia).

C. PEMBANGUNAN KEPULAUAN

Indonesia yang terdiri dari banyak pulau-pulau berpenghuni dan tersebar di seluruh wilayah tentu mengalami berbagai permasalahan, seperti terbelakang, terisolasi, ketidakmerataan ekonomi, fasilitas umum yang minim dan terbatas, dan jauh tersentuh proses pembangunan, karena rentang wilayah yang terpisah-pisah dan kesulitan aksesibilitas. Di sinilah perlu pembangunan dan strategi yang tepat agar pembangunan dapat tersentuh secara merata di seluruh wilayah Indonesia.

Terjadinya konektivitas (penghubung) antarpulau di Indonesia, akan meningkatkan mobilitas masyarakat pulau yang satu dengan yang lainnya. Maka akan berdampak terhadap interaksi sosial budaya, pertukaran sumber daya ekonomi dan lainnya.



Foto 19. Jembatan I Barelang Batam: Penghubung Pulau
(Sumber: bpbatam.go.id)

1. Gambaran Umum Aktivitas Ekonomi Kepulauan

Pulau-pulau yang dikelilingi oleh perairan atau laut, di Indonesia pulau-pulainya kaya dengan sumber daya kelautan dan perikanan dan membutuhkan proses pembangunan. Adisasmita (2015) pembangunan wilayah kepulauan berbasis pada sumber daya perikanan dan kelautan, dan mengutamakan asas keseimbangan dan pemerataan pembangunan ke seluruh tanah air. Beberapa di antara aktivitas ekonomi dan pembangunan kepulauan Indonesia di antaranya:

- a. Perdagangan antarpulau, baik komoditas perdagangan maupun jasa.
- b. Peningkatan produksi, meningkatkan nilai produksi regional/daerah.
- c. Rencana pembangunan daerah di daerah otonom Kabupaten/Kota.
- d. Integral, terintegrasi atau terpadu secara sektoral.

Terhubungnya pulau yang satu dengan yang lainnya, membuka aktivitas sosial ekonomi masyarakat lebih luas, dalam terhubungnya pulau-pulau, disebut dengan konektivitas antarpulau.

Adisasmita (2008) bahwa interkoneksi antarpulau-pulau dapat diklasifikasikan dalam beberapa kategori yaitu secara ekonomis dan temporal, yaitu:

a. Secara Teknis – Ekonomi

Mengangkut arus barang yang merupakan gejala ekonomi yang paling menonjol dalam kehidupan masyarakat. Arus barang memerlukan jasa perdagangan dan jasa pengangkutan (jasa distribusi).

b. Secara Temporer

Diperlihatkan oleh dampak perkembangan pembangunan pada saat sekarang dan pada masa mendatang, yaitu peningkatan berbagai kegiatan sektoral yang menciptakan kesejahteraan masyarakat.

2. Konsep dan Strategi Pembangunan Wilayah Kepulauan

Konsep dan strategi pembangunan wilayah kepulauan dijelaskan oleh Adisasmita (2008) bahwa pengembangan wilayah kepulauan diperlukan konsep yang mempunyai tujuan utama, yaitu:

- a. Mewujudkan keseimbangan wilayah daratan dan perairan (laut), antara daerah dan pulau terutama dalam tingkat pertumbuhannya, selain untuk memenuhi tuntutan keadilan sosial, dan memungkinkan berlangsungnya pembangunan dan perdagangan antardaerah (pulau) yang berimbang. Sehingga mendorong terwujudnya “spesialisasi daerah”, di mana membuka kesempatan pada daerah untuk berkembang dan maju.
- b. Terwujudnya keseimbangan antardaerah (pulau), sehingga kesatuan ekonomi dari wilayah daratan dan kepulauan dan perairan semakin kokoh.

Strategi pembangunan untuk meningkatkan pembangunan harus memberikan perhatian pada beberapa hal, yaitu:

- a. Penanaman modal pemerintah yang kebanyakan melakukan pembangunan prasarana fisik.
- b. Keseimbangan berbagai sektor atau bidang usaha dan daerah (pulau).

- c. Peranan pusat-pusat pertumbuhan dan pelabuhan-pelabuhan yang mempunyai pengaruh dominan dalam penyebaran pembangunan dan hasil-hasil pembangunan.

Sebagai negara kepulauan tantangan besar dalam pembangunan di pulau-pulau adalah pembangunan sarana dan prasarana yaitu pembangunan fisik dan didukung oleh regulasi pemerintah, sehingga pembangunan di pulau-pulau melalui sarana dan prasarana fisik seperti pelabuhan dan armada kapal akan membuka isolasi di pulau-pulau, terbukanya aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat serta dukungan regulasi berupa aturan pemerintah yang tegas untuk memberikan jaminan keamanan pada masyarakat di pulau-pulau.

Pentingnya sarana dan prasarana tersebut menurut Herdiawan (2016) perlu arah kebijakan dengan memperluas jangkauan pelayanan infrastruktur ke daerah marginal, pembangunan sarana prasarana penghubung antar dan menuju koridor ekonomi serta Kawasan-kawasan pertumbuhan ekonomi seperti jalan, Pelabuhan, bandar udara). Beberapa sasaran percepatan pembangunan kelautan, yaitu:

- a. Tercapainya pemanfaatan keekonomian dari potensi pulau-pulau kecil yang optimal.
- b. Tersusunnya rencana aksi tata kelola zonasi, dan meningkatnya pengamanan wilayah yuridiksi.
- c. Meningkatkan konektivitas laut dan industri maritim.

Untuk mendorong sasaran percepatan pembangunan kelautan tersebut, pemerintah mendorong arah kebijakan bagi:

- a. Pengelolaan pulau-pulau kecil, terutama pulau-pulau kecil terluar.
- b. Peningkatan tata kelola dan pengamanan wilayah yuridiksi dan batas laut Indonesia.
- c. Peningkatan pemulihan, pengamanan kawasan pesisir dan konservasi perairan.
- d. Penguatan konektivitas laut dan industri maritim.

- e. Meningkatkan tata kelola kelautan, sumber daya manusia, dan inovasi iptek kelautan.

3. *Archipelogi*

Perjuangan panjang Indonesia memperjuangkan sebagai negara kepulauan di forum internasional, tidak hanya menghasilkan pengakuan sebagai negara kepulauan tetapi juga sebagai momentum mempersatukan pulau-pulau di Indonesia sebagai negara kesatuan. Namun perjuangan tidak sampai disitu, Pemerintah Indonesia dan segenap bangsa Indonesia harus mempertahankan eksistensi sebagai negara kepulauan yang terintegrasi dan utuh dalam satu kesatuan dalam negara. Karena terdapat kerawanan dan ancaman serta tuntutan pembangunan wilayah kepulauan di Indonesia. Proses berikutnya adalah membangun wilayah-wilayah kepulauan yang ada di Indonesia secara merata dan berkeadilan demi terciptanya kesejahteraan, maka dibutuhkan *archipelogi policy* dan *archipelogi state*.

Menurut Suhana (2011) *archipelogi policy* adalah kebijakan pembangunan nasional Indonesia sebagai negara kepulauan secara terpadu bukan sektoral, karena pembangunan negara kepulauan memiliki keterkaitan antarsektor yang tinggi. Perwujudan dari cita-cita Deklarasi Djuanda yang mendapatkan pengakuan dari keputusan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut sebagai negara kepulauan yang disebut Sedangkan *archipelogi state*.

Perlunya *archipelogi policy* karena Indonesia masih menghadapi beberapa permasalahan sebagai negara kepulauan, yaitu sebagai berikut:

- a. Memerlukan kejelasan dan tujuan dalam pembangunan sebagai negara kepulauan.
- b. Masih tingginya ego sektoral dalam mewujudkan pembangunan nasional.
- c. Masih lemahnya kesadaran dan pemahaman arti dan makna Indonesia sebagai negara kepulauan dari segi geografi, politik, ekonomi, sosial budaya.

- d. Perlunya penyelesaian batas wilayah laut dengan negara tetangga.
- e. Perlunya pertahanan dan keamanan 3 (tiga) matra yang lebih kuat.

Ada 4 (empat) hal yang perlu mendapat perhatian Indonesia sebagai *archipelogi state*, adalah sebagai berikut:

- a. Pemahaman akan pentingnya laut dari aspek geopolitik dan geostrategis kepada seluruh komponen.
- b. Pembangunan sebagai negara kepulauan yang terintegrasi (*archipelogi policy*).
- c. Batas-batas wilayah perairan pedalaman dalam undang-undang.
- d. Sistem Pendidikan berbasis kelautan.
- e. Percepatan penetapan garis batas antara Indonesia dengan negara tetangga.
- f. Dukungan politik anggaran.

Yustika (2011) 4 (empat) hal yang perlu menjadi perhatian dan krusial Indonesia sebagai negara kepulauan, yaitu:

- a. Meningkatkan pemahaman seluruh komponen, pentingnya laut dari aspek geopolitik dan geostrategis.
- b. Mempercepat terbentuknya kebijakan pembangunan negara kepulauan yang terintegrasi (*archipelologic policy*).
- c. Menentukan batas-batas wilayah perairan pedalaman dan menetapkannya dalam undang-undang.
- d. Mengembangkan sistem pendidikan berbasis kelautan pada sistem pendidikan nasional.

D. HUKUM LAUT

Rompas (2011) bahwa setiap warga negara berkewajiban mentaati, mematuhi laut nasional yang terkait dengan hukum laut internasional, esensi dan keberadaan hukum laut nasional memang tidak bisa dilepaskan dengan esensi dan keberadaan hukum laut internasional. Hukum laut tersebut adalah:

1. UUD 1945
2. Deklarasi Djuanda 1957
3. Konvensi Hukum Laut UNCLOS
4. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Luasnya wilayah dan banyaknya pulau besar dan pulau kecil Indonesia, berimplikasi bersinggungan dengan satu pulau dengan pulau lainnya, dan bersinggungan dengan beberapa negara asing (negara tetangga).

1. Batas Perairan Indonesia

Batas wilayah perairan laut negara Republik Indonesia (menganut persetujuan Hukum Laut Internasional yang disepakati pada tahun 1982), terdiri dari:

a. Batas Laut Teritorial

Batas laut teritorial adalah suatu batas laut yang ditarik dari sebuah garis dasar dengan jarak 12 mil ke arah laut. Garis dasar adalah garis khayal yang menghubungkan titik-titik dari ujung-ujung terluar pulau di Indonesia. Laut yang terletak di sebelah dalam garis dasar merupakan laut pedalaman. Di dalam batas laut teritorial ini, Indonesia mempunyai hak kedaulatan sepenuhnya. Negara lain dapat berlayar di wilayah ini atas izin pemerintah Indonesia.



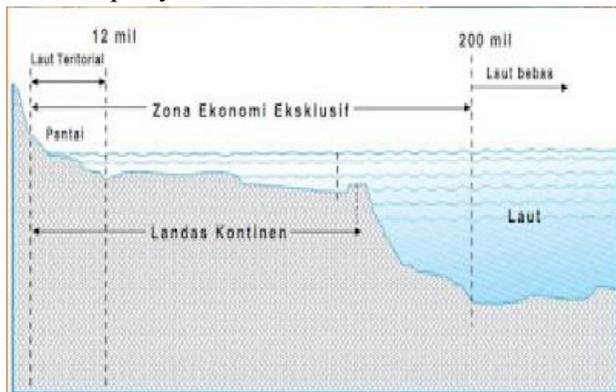
Gambar 4. Ilustrasi Wilayah Teritorial Indonesia

(Sumber: nkripost.co)

b. Batas Landas Kontinen

Landas kontinen adalah dasar laut, yang jika dilihat dari segi geologi maupun geomorfologinya merupakan kelanjutan dari kontinen atau benua. Kedalaman landas kontinen tidak lebih dari 150 meter. Batas landas kontinen diukur mulai dari garis dasar

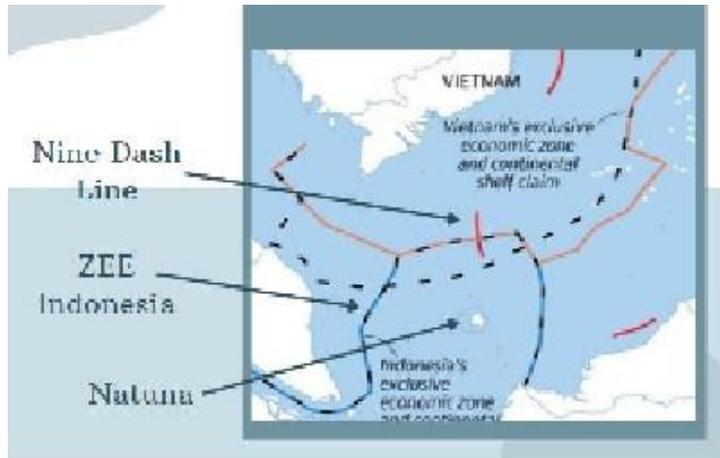
pantai ke arah luar dengan jarak paling jauh adalah 200 mil. Kalau ada dua negara yang berdampingan mengusai laut dalam satu landas kontinen dan jaraknya kurang dari 400 mil, batas kontinen masing-masing negara ditarik sama jauh dari garis dasar masing-masing. Kewajiban negara ini adalah tidak mengganggu lalu lintas pelayaran damai di dalam batas landas kontinen.



Gambar 5. Ilustrasi Landasan Kontinen
(Sumber: ipsasyik.web.id)

c. Batas Zona Ekonomi Eksklusif

Tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Indonesia mengeluarkan deklarasi yang dikenal dengan Deklarasi Djuanda yang melahirkan Wawasan Nusantara. Deklarasi bahwa batas perairan wilayah Indonesia adalah 12 mil dari garis dasar pantai masing-masing pulau sampai titik terluar. Tanggal 21 Maret 1980 pemerintah Indonesia telah mengeluarkan batas ZEE Indonesia sepanjang 200 mil, diukur dari garis pangkal wilayah laut Indonesia. ZEE adalah wilayah laut sejauh 200 mil dari pulau terluar saat air surut. Zona ini, Indonesia memiliki hak untuk segala kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam permukaan laut, di dasar laut, di bawah laut dan mengadakan penelitian sumber daya hayati dan sumber daya laut lainnya.



Gambar 6. Ilustrasi Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)
(Sumber: Kompasiana.com)

d. Laut Lepas

Berbicara mengenai Zona Ekonomi Eksklusif memang tidak akan terlepas dari yang namanya samudra atau laut. Hal ini memang Zona Ekonomi Eksklusif ini merupakan pengaturan wilayah laut dari suatu negara. Sudah menjadi hukum kebiasaan bahwa laut dibagi-bagi menjadi beberapa zona. Zona yang letaknya paling jauh dari pantai dinamakan laut lepas. Pada pasal 86 konvensi PBB mengenai hukum laut, dinyatakan bahwa “laut lepas merupakan semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, dalam laut teritorial atau dalam perairan pedalaman suatu negara, atau dalam perairan kepulauan suatu negara kepulauan”. Mengacu pada definisi tersebut, laut lepas terletak di bagian luar zona ekonomi eksklusif dan tidak masuk di dalam zona ekonomi eksklusif. Dan prinsip hukum yang mengatur rezim di laut lepas adalah prinsip kebebasan. Meski demikian, prinsip kebebasan ini tetap harus dilengkapi dengan tindakan-tindakan pengawasan agar tidak mengacaukan prinsip kebebasan itu sendiri. Prinsip kebebasan laut lepas ini diatur dalam pasal 87 konvensi PBB. Kebebasan di laut lepas

mempunyai arti bahwa laut lepas dapat digunakan oleh negara mana pun. Menurut pasal tersebut, kebebasan ini meliputi:

- 1) Kebebasan berlayar.
- 2) Kebebasan untuk memasang kabel dan juga pipa bawah laut.
- 3) Kebebasan melakukan penerbangan.
- 4) Kebebasan menangkap ikan.
- 5) Kebebasan membangun pulau buatan dan juga instalasi lainnya yang diperbolehkan berdasarkan hukum internasional.
- 6) Kebebasan melakukan riset ilmiah.

2. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Rute laut yang penting, Indonesia memainkan peran penting dalam rantai pasokan global. Menyediakan tiga lorong laut, yang dikenal sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) telah menjadikan perairan Indonesia pemain penting dalam lalu lintas maritim global. Diperkirakan bahwa 44% dari lalu lintas laut global, dan 95% dari kapal di wilayah Asia Pasifik, memasuki perairan Indonesia melalui beberapa titik (Kuswardani, 2020).

Penetapan tiga ALKI yang mengatur hak lintas bagi kapal dan pesawat udara asing yang akan melalui perairan kepulauan Indonesia, pada hakikatnya merupakan bentuk penyederhanaan dari begitu luas dan banyaknya pintu-pintu masuk ke wilayah Indonesia. Pintu masuk dan keluar yang terpusat di tiga ALKI tersebut berdampak pada timbulnya berbagai potensi ancaman antara lain pelanggaran wilayah yang berkaitan dengan batas wilayah atau kedaulatan oleh negara asing, kegiatan penyelundupan, kejahatan antarnegara, terorisme dan lain sebagainya. Akibat dari pelanggaran yang terjadi bukan hanya kerugian material yang ditimbulkan bahkan apabila hal ini dibiarkan terus menerus dan tidak segera ditangani akan dapat memengaruhi stabilitas keamanan nasional, sehingga ketahanan nasional terganggu (Hidayat, 2019).



Gambar 7. Ilustrasi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)
(Sumber: KKP RI)

Indonesia telah menetapkan 3 (tiga) buah ALKI, yakni:

- ALKI I
Melalui Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Selat Sunda ke Samudra Hindia.
- ALKI II
Melalui Laut Sulawesi, Selat Makassar, Selat Lombok menuju Samudra Hindia.
- ALKI III
Melalui Laut Maluku, Laut Sunda, yang sebelah selatan bercabang tiga ke Laut Sawu menuju Samudra Hindia, ke Laut Arafura menuju Samudra Hindia dan sebelah timur Pulau Timor menuju Samudra Hindia (Djalal, 2010).

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan yang dimaksud dengan Indonesia negara kepulauan dan apa saja dasar hukum Indonesia dan hukum internasional yang menguatkannya?
2. Jelaskan pentingnya mengetahui batas wilayah kepulauan Indonesia?
3. Apa saja ancaman dari luar terhadap kedaulatan kepulauan Indonesia?
4. Bagaimana mengatasi ancaman terhadap wilayah kepulauan Indonesia?

BAB VIII

POROS MARITIM INDONESIA

Deskripsi:

Bab ini tentang konsep, prinsip, strategi dan kebijakan poros maritim Indonesia, dan dinamika Indonesia menjadi poros maritim dunia. Pentingnya Indonesia menjadi poros maritim dunia, karena Indonesia punya sumber dayanya. Tentu Indonesia menjadi poros maritim dunia akan memiliki dampak yang sangat luas, baik secara ekonomi, politik dan lainnya. Diharapkan bab ini dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang poros maritim Indonesia sehingga sebagai warga negara dapat berpartisipasi baik secara moril maupun lainnya demi terciptanya Indonesia menjadi poros maritim dunia.

A. KONSEPSI POROS MARITIM

Upaya untuk mengetahui identitas bangsa Indonesia sebagai negara maritim melalui pendekatan historis, sosial dan budaya dan pendekatan geografis dan lainnya, itulah yang mendasari perlunya membangkitkan kembali kejayaan maritim Indonesia melalui pengetahuan dan konsensus (kesepakatan) bahwa negara Indonesia bukan hanya memiliki sumber daya maritim tetapi hal tersebut merupakan suatu poros. Poros di sini dimaksudkan sebagai satu kesatuan dari berbagai sumber daya yang menjadi kekuatan yang fundamental untuk digerakkan secara simultan sehingga efektif dan bermanfaat.

Maka poros maritim merupakan sumber daya maritim yang fundamental perlu untuk dimanfaatkan dalam proses pembangunan. Poros maritim Indonesia menurut Limbong (2015) adalah seruan besar untuk kembali ke jati diri Indonesia sebagai negara kepulauan yang mengantar bangsa Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu, sejahtera dan berwibawa. Jadi merupakan rumusan yang mendasar untuk kembali menguatkan predikat bangsa bahari, harus diimplementasikan dalam pembangunan yang bermuara pada terwujudnya negara maritim yang adil, makmur dan sejahtera melalui pemanfaatan laut yang belum optimal dikembangkan.



Gambar 8. Ilustrasi Alur Laut Indonesia

(Sumber: Kuliah Umum Prof. Dr. Marsetio di AAL, 11 Agustus 2023)

Pandangan dan pendekatan dari segala dimensi bahwa Indonesia sebagai negara maritim sudah sangat jelas dan pasti. Maka menjadikan

negara Indonesia sebagai negara kembali jaya di sektor maritim merupakan upaya dan cita-cita saat ini. Maka visi dan misi poros maritim Indonesia sangat penting sebagai pijakan dan tujuan utama serta Langkah-langkah yang dilakukan untuk mewujudkan poros maritim Indonesia.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dan Kementerian Kelautan Republik Indonesia bahwa Visi Indonesia sebagai negara maritim yaitu negara yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan, perdamaian kawasan dan dunia sesuai kepentingan nasional. Misi Maritim Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Kedaulatan (*Sovereignty*)
Mewujudkan pembangunan kelautan dan perikanan yang berdaulat, guna menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya kelautan dan perikanan, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.
2. Keberlanjutan (*Sustainability*)
Mewujudkan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan yang berkelanjutan.
3. Kesejahteraan (*Prosperity*)
Mewujudkan masyarakat kelautan dan perikanan yang sejahtera, maju, mandiri, serta berkepribadian dalam kebudayaan.

B. PRINSIP, STRATEGI DAN KEBIJAKAN MARITIM

Poros maritim Indonesia merupakan konsepsi pembangunan di segala bidang, dan bagian dari strategi membangun tata kelola maritim demi terciptanya negara yang kuat dan masyarakat yang sejahtera serta memiliki efek luas dalam diplomasi internasional atau geopolitik global. Maka sektor maritim merupakan suatu kekuatan (*power*) dalam percaturan dunia dengan memanfaatkan dan mengoptimalkan potensi maritim Indonesia. Kepentingan bagi Indonesia menjadi negara maritim akan mempercepat menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

1. Prinsip

Pentingnya maritim Indonesia dalam proses pembangunan, maka perlu standar dalam mengimplementasikan visi dan misi maritim Indonesia, berikut prinsip kebijakan maritim Indonesia dikutip dari

situs Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, adalah sebagai berikut:

- a. Terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan
- b. Terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal
- c. Terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh
- d. Terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut
- e. Terlaksananya tata kelola kelautan yang baik
- f. Terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata
- g. Terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing
- h. Terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal
- i. Tersesainya aturan tentang tata ruang laut
- j. Terlaksananya perlindungan lingkungan laut
- k. Terlaksananya diplomasi maritim
- l. Terbentuknya wawasan identitas, dan budaya Bahari

2. Strategi

Maritim Indonesia dalam proses pembangunan harus terencana serta terkonsepsi sehingga bernilai strategis dalam mengimplementasikannya. Strategi maritim menurut Limbong (2015) sebagai berikut:

- a. Penguatan konektivitas
- b. Pengembangan ekonomi lokal dan pesisir
- c. Ekonomi biru (*blue economy*)
- d. Pengembangan ekonomi kelautan

3. Kebijakan

Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia).

Untuk mencapai tujuan poros maritim Indonesia, maka perlu perangkat atau cara-cara yang termaktub dalam kebijakan, kebijakan maritim menurut Limbong (2015) adalah:

- a. Regulasi, Penegakan Hukum dan Kelembagaan
- b. Politik Anggaran
- c. Pembangunan Infrastruktur
- d. Pengembangan Sumber Daya Manusia
- e. Pemanfaatan teknologi Informasi

Pengelolaan sumber daya maritim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia menetapkan 7 (tujuh) kebijakan, yaitu sebagai berikut:

- a. Pengelolaan sumber daya kelautan dan sumber daya manusia
- b. Pertahanan dan keamanan serta keselamatan di laut
- c. Tata kelola dan kelembagaan kelautan
- d. Ekonomi, infrastruktur dan peningkatan kesejahteraan
- e. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut
- f. Budaya Bahari
- g. Diplomasi maritim

C. INDONESIA DALAM POROS MARITIM DUNIA

Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan, perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia). Definisi Indonesia poros maritim dunia menurut Diposaptono (2017) adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, dan mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan, perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Indonesia menjadi poros maritim dunia karena kerajaan-kerajaan Nusantara telah membuktikan kejayaan pada masa lalu, di samping aspek potensi yang dimiliki Indonesia. Geografis Indonesia yang diapit oleh dua Samudra, yaitu Samudra Pasifik dan Hindia, benua Asia dan Australia. Secara sumber daya alam maritim, Indonesia 70% merupakan wilayah

laut, 30% merupakan daratan. Laut 6.315.222 km², panjang pantai sekitar 99.093 km dan memiliki kekayaan maritim. Karena itulah sektor maritim Indonesia salah satu potensi kekuatan yang bernilai global.



Gambar 9. Ilustrasi Indonesia Poros Maritim Dunia
(Sumber: Kuliah Umum Prof. Dr. Marsetio di AAL, 11 Agustus 2023)

Fakta tersebut menjadi dasar Indonesia harus menjadi poros maritim. Untuk mewujudkan Indonesia menjadi poros maritim dunia, tentu harus didukung dengan kebijakan-kebijakan yang strategis dan mampu mengelola potensi maritim sebaik-baiknya, sehingga menjadi daya tawar dalam kerja sama dan pergaulan Internasional.

D. DINAMIKA INDONESIA MENJADI POROS MARITIM DUNIA

Cita-cita Indonesia menjadi poros maritim dunia merupakan harapan besar dan potensi besar, karena Indonesia memiliki sumber daya yang memadai. Namun untuk mewujudkan hal tersebut tentu harus didukung langkah-langkah yang tepat dalam mengelola sumber daya maritim.

Indonesia menjadi poros maritim dunia dalam suatu kajian maritim. Hidayat (2023) merinci alur proses untuk mewujudkan hal tersebut yaitu pendekatan pilar utama maritim, pendekatan geomaritim, pendekatan komponen geomaritim, pendekatan tujuan poros maritim dunia, dan tantangan yang dihadapi, uraiannya sebagai berikut:

1. Pilar

Indonesia memiliki modal dasar maritim yang diwujudkan dalam 5 (lima) pilar dasar maritim, yaitu:

- a. Budaya maritim Indonesia
- b. Sumber daya alam
- c. Infrastruktur dan konektivitas maritim,
- d. Diplomasi maritim
- e. Pertahanan dan keamanan

2. Komponen

Pilar-pilar tersebut menjadi modal dasar maritim Indonesia menjadi poros maritim dunia, dan akan terintegrasi pada pendekatan sumber daya maritim Indonesia, sehingga menjadi media yang saling berinteraksi dengan komponen-komponen maritim Indonesia. Komponen tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Budaya maritim
- b. Geoliterasi maritim
- c. Historis
- d. Sosial ekonomi maritim
- e. Sumber daya maritim
- f. Konteks global

3. Kebijakan

Adapun yang menjadi prinsip dalam kebijakan maritim Indonesia menjadi poros maritim dunia, adalah:

- a. Wawasan Nusantara
- b. Pembangunan berkelanjutan
- c. Ekonomi biru
- d. Pengelolaan terintegrasi dan transparan
- e. Partisipasi
- f. Pemerataan dan kesetaraan

4. Tantangan

Tentu tekad dan harapan menjadikan Indonesia salah satu poros maritim dunia menghadapi berbagai tantangan, namun harus diikuti dengan tekad. Tantangan dalam pendekatan kondisi geografis demografis adalah sebagai berikut:

- a. Meneguhkan identitas atau jati diri bangsa yang menyatakan bertanah air satu, Indonesia. Tidak mudah menyatakan kepada masyarakat
- b. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategis yang memiliki 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan lima wilayah *choke points* (Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar, membuat Indonesia rentan terhadap berbagai bentuk ancaman
- c. Peningkatan pengawasan dan tantangan pengamanan di pulau-pulau kecil terdepan dan terisolasi, terutama pulau-pulau yang bertetangga dengan daerah konflik di luar wilayah Indonesia
- d. Membangun infrastruktur dan konektivitas antarwilayah melalui optimalisasi perhubungan laut untuk menghilangkan kesenjangan
- e. Rentang wilayah yang sangat luas juga menuntut Indonesia untuk menyelesaikan batas maritim laut teritorial, ZEE, dan landas kontinen, guna mendapatkan kepastian hukum wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia
- f. Pengembangan wilayah dan peningkatan aktivitas ekonomi memerlukan tata ruang laut yang komprehensif
- g. Sumber daya alam hayati di laut Indonesia seperti perikanan perlu dijaga dengan baik dari praktik-praktik perikanan yang tidak lestari
- h. Pemanfaatan minyak, gas, mineral, arus, dan ombak untuk keperluan energi dan mineral masa depan
- i. Indonesia juga menghadapi tantangan untuk menambah luas yurisdiksi landas kontinen di luar 200 mil laut dan mampu melakukan eksplorasi di wilayah "*The Area*" yang berada di luar perairan internasional
- j. Pengembangan jasa logistik pelabuhan, galangan kapal, dan wisata bahari
- k. Kegiatan jasa kemaritiman dan eksploitasi sumber daya alam hayati dan nonhayati secara langsung dalam jangka pendek dan jangka panjang dapat membawa dampak pencemaran lingkungan hidup dan merusak keanekaragaman hayati

- l. Gerakan desentralisasi kelautan
- m. Perkembangan lingkungan strategis Indonesia mengalami perubahan pesat
- n. Kemampuan nasional dalam pendidikan maritim, serta penguasaan dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, dimulai dari penyiapan SDM melalui pendidikan menengah dan tinggi yang diwujudkan dengan pemberian beasiswa sekolah teknis maritim sampai dengan peningkatan kapasitas riset dan pengembangan

5. Ancaman

Menurut C. Buerger dalam Wiranto (2020) ancaman maritim dapat meliputi sengketa atau *dispute* antarnegara, terorisme maritim, pembajakan atau *piracy*, penyelundupan narkoba, penyelundupan orang dan barang terlarang, pengayaan atau *proliferation* senjata, penangkapan ikan ilegal, pencemaran lingkungan, atau kecelakaan dan bencana alam maritim.

Menurut Barry Buzan dalam Wiranto (2020) bahwa ada beberapa klasifikasi ancaman terhadap keamanan negara pada bidang maritim. Ancaman tersebut meliputi:

- a. Ancaman militer
 - Berpotensi merusak berbagai komponen negara
- b. Ancaman di bidang ideologi
 - Termasuk dalam kategori ancaman berdimensi politik
- c. Ancaman di bidang ekonomi
 - Embargo, pembatasan ekspor dan impor barang, pencurian sumber daya alam, penghentian pasokan bahan-bahan penting
- d. Ancaman di bidang lingkungan ekologi
 - Bencana alam, polusi dan lain-lain

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan yang dimaksud dengan poros maritim Indonesia?
2. Jelaskan kenapa penting Indonesia perlu menjadi poros maritim dunia?
3. Apa saja permasalahan yang dihadapi untuk mewujudkan Indonesia poros maritim dunia?
4. Bagaimana peran masyarakat dalam mendukung Indonesia menjadi poros maritim dunia?

BAB IX

SUMBER DAYA MARITIM BERKELANJUTAN

Deskripsi:

Bab ini berisi tentang lingkungan hidup, ancaman dan kerusakan khususnya di sumber daya maritim, *green economy* dan *blue economy* dan langkah strategis dalam keberlanjutan sumber daya maritim. Pentingnya keberlanjutan sumber daya maritim Indonesia karena terkait dengan generasi berikutnya dalam memanfaatkan sumber daya maritim. Diharapkan bab ini dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang lingkungan maritim, ancaman dan tantangan yang dihadapi dalam keberlanjutan sumber daya maritim Indonesia, sehingga berdampak terhadap motivasi secara individu, berkelompok maupun kelembagaan untuk bersama-sama melestarikan sumber daya maritim Indonesia.

A. LINGKUNGAN HIDUP

Di Indonesia dalam pengelolaan, perlindungan dan lainnya terhadap lingkungan hidup diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Berapa hal dalam Undang-undang tersebut adalah sebagai berikut:

1. Lingkungan hidup

Kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang memengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan peri kehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain.

2. Sumber daya alam

Unsur lingkungan hidup yang terdiri atas sumber daya hayati dan nonhayati yang secara keseluruhan membentuk kesatuan ekosistem.

3. Ekosistem

Tatanan unsur lingkungan hidup yang merupakan kesatuan utuh-menyeluruh dan saling memengaruhi dalam membentuk keseimbangan, stabilitas, dan produktivitas lingkungan hidup.

4. Pembangunan berkelanjutan

Upaya sadar dan terencana yang memadukan aspek lingkungan hidup, sosial, dan ekonomi ke dalam strategi pembangunan untuk menjamin keutuhan lingkungan hidup serta keselamatan, kemampuan, kesejahteraan, dan mutu hidup generasi masa kini dan generasi masa depan.

5. Pelestarian fungsi lingkungan hidup

Rangkaian upaya untuk memelihara kelangsungan daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup.

6. Perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup

Upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup dan mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup, meliputi:

- a. Perencanaan
- b. Pemanfaatan
- c. Pengendalian
- d. Pemeliharaan

- e. Pengawasan
- f. Penegakan hukum



Foto 20. Ilustrasi Pencemaran Luas oleh Limbah Minyak
(Sumber: mongabay.co.id)

Kerusakan lingkungan hidup ancaman bagi ekosistem, padahal ekosistem dalam pandangan Pagiola dalam Djajadiningrat (2014) bahwa ekosistem menyediakan berbagai macam jasa yang bermanfaat untuk meningkatkan kesejahteraan manusia masa depan. Fungsi ekosistem menurut De Groot dalam Djajadiningrat (2014) bahwa ekosistem merupakan kapasitas proses-proses alami dan komponen-komponennya untuk menyediakan barang dan jasa yang memuaskan kebutuhan manusia, secara langsung atau tidak langsung.

Sumber daya maritim yang memiliki potensi sangat besar di Indonesia, tentu mendorong manusia (masyarakat) luas melakukan pengamatan, aktivitas untuk memanfaatkan dan menghasilkan produktivitas baik barang atau jasa. Proses tersentuhnya sumber daya alam tersebut tidak lepas dari menyisakan berbagai macam persoalan atau masalah khususnya masalah lingkungan yang berpotensi merusak lingkungan hidup di laut dan pesisir, sehingga tidak hanya mengancam ekosistem dan biota laut tetapi juga mengancam keberlangsungan/keberlanjutan sumber daya alam maritim.

Kelestarian lingkungan hidup saat ini sudah menjadi isu global, seiring dengan meluasnya ancaman dan kerusakan alam, implikasinya

sangat besar karena alam dan lingkungan hidup menyangkut kebutuhan dan keberlanjutan hidup manusia.

Djajadiningrat (2014) bahwa pakar ekonomi lingkungan telah sampai pada hal-hal yang cukup tentang nilai ekonomi yang dikaitkan dengan lingkungan alam, bahwa menimbulkan kepedulian pada pecinta lingkungan. Jika ekonomi diterapkan pada isu-isu lingkungan, maka akan memperoleh kesadaran yang mendalam untuk meningkatkan kesejahteraan sosial. Peningkatan kualitas lingkungan juga merupakan peningkatan ekonomi

Rusdiyanto (2015) bahwa UUD 1945 mengamanatkan pemerintah dan seluruh unsur masyarakat wajib melakukan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup dalam pelaksanaan pembangunan berkelanjutan, agar lingkungan hidup Indonesia tetap menjadi sumber daya dan penunjang hidup bagi rakyat Indonesia serta makhluk hidup lain. Pasal 33 UUD 1945 merupakan norma dasar pengelolaan lingkungan hidup di Indonesia, yaitu:

1. Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan
2. Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara
3. Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat
4. Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional
5. Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan pasal ini diatur dalam undang-undang.

Suparmoko (2014) bahwa lingkungan atau ekosistem memiliki 3 (tiga) fungsi utama, yaitu:

1. Sebagai sumber bahan mentah yang dapat diproses di berbagai sektor ekonomi untuk memenuhi kebutuhan manusia.
2. Sebagai tempat pengolah limbah alami.

3. Sebagai penyedia jasa lingkungan.
4. Sebagai pemberi pelayanan langsung bagi kehidupan manusia, seperti pantai, pemandangan indah, pariwisata, rekreasi, sarana transportasi, hutan sebagai pencegah banjir dan sebagainya.

B. ANCAMAN DAN KERUSAKAN SUMBER DAYA MARITIM

Kriteria Baku Kerusakan Lingkungan Hidup Pasal 21 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, yaitu:

1. Untuk menentukan terjadinya kerusakan lingkungan hidup, ditetapkan kriteria baku kerusakan lingkungan hidup.
2. Kriteria baku kerusakan lingkungan hidup meliputi kriteria baku kerusakan ekosistem dan kriteria baku kerusakan akibat perubahan iklim.
3. Kriteria baku kerusakan ekosistem, meliputi:
 - a. Kriteria baku kerusakan tanah untuk produksi biomassa;
 - b. Kriteria baku kerusakan terumbu karang;
 - c. Kriteria baku kerusakan lingkungan hidup yang berkaitan dengan kebakaran hutan dan/atau lahan;
 - d. Kriteria baku kerusakan mangrove;
 - e. Kriteria baku kerusakan padang lamun;
 - f. Kriteria baku kerusakan gambut;
 - g. Kriteria baku kerusakan karst; dan/atau
 - h. Kriteria baku kerusakan ekosistem lainnya sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.
4. Kriteria baku kerusakan akibat perubahan iklim didasarkan pada parameter, antara lain:
 - a. Kenaikan temperatur;
 - b. Kenaikan muka air laut;
 - c. Badai; dan/atau
 - d. Kekeringan.

Dermawan (2019) perilaku yang merusak lingkungan hidup ke dalam tiga kategori, yaitu:

1. Pertumbuhan populasi manusia.

2. Konsumsi yang berlebihan akan sumber daya alam: hutan, perikanan, sungai, dan seterusnya.
3. Polusi udara, air, dan daratan.

Apridar (2011) bahwa kerusakan lingkungan dapat disebabkan karena aktivitas manusia dan proses pembangunan maupun karena alam itu sendiri. Tetapi realitasnya banyak disebabkan oleh aktivitas manusia di darat dan di laut. Kerusakan lingkungan oleh faktor alam bisa juga karena ulah manusia yang mengeksploitasi sumber daya alam secara tidak bertanggung jawab. Beberapa kerusakan lingkungan tersebut di antaranya:

1. Mangrove
2. Terumbu Karang
3. Penambangan Pasir Laut
4. Reklamasi Pantai
5. Pencemaran Minyak di Laut
6. Abrasi dan Sedimentasi

Susilo dalam Herdiawan (2016) kerusakan sumber daya alam tidak lepas dari perilaku manusia memperlakukan alam tersebut. Sikap manusia terhadap alam dipengaruhi oleh etika *antroposentrisme*, yaitu cara pandang manusia hanya melihat dari sudut prinsip etika terhadap manusia saja, baik dari sisi kebutuhan maupun kepentingan yang lebih tinggi. Berikut beberapa kerusakan ekosistem sumber daya maritim:

a. Kerusakan Ekosistem Mangrove

Kerusakan ekosistem mangrove dipengaruhi oleh tiga faktor utama, yaitu:

- Pencemaran
Seperti pencemaran minyak, logam berat dan sebagainya.
- Konversi hutan mangrove
Mengabaikan faktor lingkungan seperti budi daya perikanan (tambak), pertanian, (sawah, perkebunan), jalan raya, industri, produksi garam dan pemukiman, pertambangan dan penggalian pasir.
- Penebangan yang berlebihan.



Foto 21. Ilustrasi Kerusakan Pohon Mangrove
(Sumber: mongabay.co.id)

b. Kerusakan Ekosistem Lamun

Kerusakan lamun dapat disebabkan oleh perilaku manusia seperti reklamasi, pembangunan fisik di garis pantai, pencemaran, penangkapan ikan dengan cara destruktif (bom, sianida, pukot dasar) dan tangkap lebih (*over fishing*), perubahan fungsi pantai, disebut juga *anthrogenik stress* (tekanan manusia). Kerusakan lamun juga dapat disebabkan oleh *natural stress* (tekanan alam) seperti gunung meletus, tsunami, kompetisi dan predasi.



Foto 22. Ilustrasi Ekosistem Lamun
(Sumber: wanaswara.com)

c. Kerusakan Ekosistem Terumbu Karang

Kerusakan terumbu karang disebabkan dua faktor utama, yaitu kerusakan oleh alam seperti badai, tsunami, gempa bumi di laut. Kerusakan akibat aktivitas manusia seperti penangkapan ikan di sekitar terumbu karang yang sifatnya merusak.



Foto 23. Ilustrasi Batu Karang
(Sumber: mongabay.co.id)

C. GREEN ECONOMY DAN BLUE ECONOMY

Di samping alam terancam oleh kerusakan lingkungan hidup, oleh perilaku manusia yang disengaja dan dilakukan secara langsung, namun terdapat juga ancaman lingkungan hidup pada alam oleh perilaku manusia yang dilakukan secara tidak langsung. Ancaman ini mengalami proses panjang akibat penggunaan produk atau mesin-mesin penggerak dalam aktivitas manusia. Ancaman terhadap alam tersebut disebut dengan pemanasan global (*global warning*).

Dari tahun ke tahun alam mengalami kenaikan suhu udara yang memengaruhi naiknya permukaan air laut, lahan-lahan di daratan bahkan perubahan iklim. Tentu semua itu dapat mengancam eksistensi dan keberlanjutan ekosistem laut dan daratan.

Dalam suatu konferensi di Amerika Serikat tahun 2012 yang dikutip dari Limbong (2015) bahwa Zona kepulauan Indonesia yang terdiri dari pulau besar dan kecil berisiko terhadap pemanasan global. Permukaan laut di pesisir kepulauan Indonesia akan naik kira-kira 3-5 milimeter per tahun. Keragaman hayati Indonesia terancam punah akibat pemanasan global. Sekitar 80% terumbu dalam kondisi kritis akibat kenaikan suhu permukaan laut.

Pemanasan global saat ini telah menjadi perhatian dunia, karena ancamannya tidak hanya pada suatu negara tertentu tetapi di seluruh dunia. Ancaman pemanasan global meliputi laut dan daratan memicu perhatian dan gerakan umat manusia yang dikenal dengan nama *green economy* dan *blue economy*.

Limbong (2015) bahwa *green economy* disebut juga sebagai ekonomi hijau. Ekonomi Hijau sebagai pembangunan yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi rendah karbon (CO₂) dengan menekan serendah-rendahnya pemanfaatan bahan bakar fosil, penggunaan sumber daya efisien, dan berkeadilan sosial.

Djajadiningrat (2014) *green economy* bukan hanya permasalahan lingkungan, tetapi sudah seharusnya mengharmonisasikan kegiatan manusia dengan sistem alam untuk membuat ekonomi mengalir secara alamiah. Terdapat 10 (sepuluh) prinsip ekonomi hijau, sebagai berikut:

1. Mengutamakan Nilai Guna, Intrinsik dan Kualitas

Prinsip dasar sebagai ekonomi pelayanan yang terpusat pada hasil dan kebutuhan lingkungan.

2. Mengikuti Aliran Alam

Masyarakat menjadi lebih peka terhadap aspek ekologi, sehingga batas politik dan ekonomi menjadi seiring dengan batas ekosistem.

3. Sampah Adalah Makanan

Alam tidak mengenal sampah, sehingga setiap keluaran suatu proses menjadi asupan untuk proses lain.

4. Rapi dan Keragaman Fungsi

Setiap strategi penyelesaian masalah bertumpu pada kemenangan bersama serta nilai positif dari kegiatan lain.

5. Skala Tepat Guna atau Keterkaitan

Sekecil-kecilnya aktivitas akan mempunyai dampak yang lebih besar dan merupakan aktivitas ekologi yang murni, yaitu rancangan yang terintegrasi dalam skala berganda dan merefleksikan pengaruh yang besar terhadap yang kecil dan yang kecil terhadap yang besar.

6. Keanekaragaman

Keanekaragaman identik dengan perubahan yang terus menerus, kesehatan dan stabilitas. Begitupun terhadap tumbuhan, hewan, ekosistem, dan lainnya.

7. Kemampuan Diri, Organisasi dan Rancangan Diri

Sistem yang kompleks memerlukan koordinasi dari sistemnya sendiri dalam suatu gerakan terstruktur.

Menurut Limbong (2015) *blue economy* atau disebut juga dengan “**ekonomi biru**” sebagai pembangunan yang menekankan pertumbuhan ekonomi dengan menciptakan lautan yang sehat, produktif, bebas pencemaran, polusi dan perubahan iklim. Kedua konsep ini sebagai pilar pembangunan yang berkelanjutan (*subtainable growth*) yang menuntut kearifan manusia untuk menyeimbangkan tuntutan kesejahteraan dan ketahanan pangan, kelestarian lingkungan dan sebagai bentuk menahan pemanasan global dan perubahan iklim.

D. LANGKAH STRATEGIS

Apridar (2011) bahwa setidaknya perlu langkah kebijakan dalam memelihara atau melaksanakan pembangunan lingkungan hidup yang berkelanjutan dalam menjaga sumber daya alam, yaitu:

1. Pemerintah bermitra dengan organisasi gerakan masyarakat sipil, memfasilitasi organisasi rakyat untuk merehabilitasi dan merestorasi ekosistem maupun kawasan pesisir.
2. Memberikan insentif berupa jaminan sosial (pendidikan) dan Kesehatan bagi organisasi rakyat atau kelompok masyarakat sipil yang sukses merehabilitasi, merestorasi sekaligus menjaga kelestarian sumber daya, ekosistem, dan lingkungan pesisirnya
3. Pemerintah mesti menerapkan pajak progresif lingkungan pada orang, kelompok dan badan usaha yang aktivitasnya berpotensi memusnahkan ekosistem pesisir hingga mengancam kehidupan flora dan fauna endemiknya.

Rompas (2011) mengemukakan beberapa strategi keberlanjutan pembangunan laut, di antaranya secara ringkas sebagai berikut:

1. Pembangunan Kelautan Berkelanjutan

Sebuah proses pembangunan guna memenuhi kepentingan hidup generasi saat ini dengan tetap menjaga kelestarian lingkungan dan sumber daya kelautan, sehingga keberadaannya dapat terus dinikmati oleh generasi masa mendatang.

2. Perhatikan Dimensi Ekologis

Pemanfaatan sumber daya wilayah pesisir secara berkelanjutan agar dampaknya tidak melebihi kapasitas fungsionalnya. Wilayah pesisir memiliki fungsi pokok bagi kehidupan manusia, antara lain sebagai penyedia jasa-jasa pendukung kehidupan, kenyamanan dan penyedia sumber daya alam.

3. Laut Sebagai “Halaman Depan Rumah”

Mengubah paradigma bahwa laut bukanlah tempat pembuangan sampah/limbah dari aktivitas daratan. Maka perlu pengelolaan sampah.

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan pentingnya keberlanjutan sumber daya maritim Indonesia?
2. Jelaskan permasalahan utama kerusakan ekosistem laut Indonesia?
3. Bagaimana sebaiknya dan strategi yang tepat untuk gerakan ekonomi hijau dan ekonomi biru?
4. Bagaimana seharusnya peran masyarakat dan insan akademik dalam turut serta memelihara keberlanjutan maritim Indonesia?

BAB X

KEARIFAN LOKAL

DALAM MARITIM

Deskripsi:

Bab ini berisi tentang konsepsi kearifan lokal, geografis, luas dan batas khususnya di Provinsi Kepulauan Riau, isu dan Visi Misi, sumber daya maritim serta tantangan dan kebijakan di Provinsi Kepulauan Riau. Provinsi Kepulauan Riau sebagai salah satu Provinsi Kepulauan di Indonesia yang luas wilayah laut 96% dan darat 4%, sehingga berpotensi menjadi poros maritim Indonesia. Bab ini diharapkan memberikan informasi dan pengetahuan tentang sumber daya maritim dan budaya maritim serta tantangan dalam pembangunan khususnya di Provinsi Kepulauan Riau di bidang maritim sebagai bentuk sumber daya kearifan lokal yang dimiliki Indonesia.

A. KEARIFAN LOKAL

Kearifan lokal merupakan cara pandang, menilai atau melakukan sesuatu berdasarkan pada nilai-nilai atau norma yang ada di lingkungan, baik lingkungan sosial maupun lingkungan hidup di suatu daerah/wilayah. Herdiawan (2016) mengatakan bahwa kearifan lokal merupakan konsep yang lahir dari peneliti atau akademisi dalam mendeskripsikan respons masyarakat terhadap lingkungannya yang dianggap arif. Kata “arif” lahir, melalui analisis dengan konteks nilai-nilai atau perilaku yang dimiliki suatu komunitas dengan ide-ide tentang solusi atas suatu permasalahan. Kearifan lokal dapat menjadi pendamping dari ilmu-ilmu serta teknologi modern. Kearifan lokal merupakan internalisasi dari pengalaman hidup yang panjang dan menjadi bagian dari gaya hidup masyarakat lokal dengan norma-norma sosialnya.

Magdalia (2013) kearifan lokal adalah praktik dan kecenderungan yang telah terbiasa dilakukan oleh kumpulan individu dari satu zaman ke zaman lain, sehingga saat ini masih dipertahankan oleh masyarakat menjadi hukum standar di wilayah tertentu. Berdasarkan kesepakatan ini, dapat diuraikan bahwa kearifan lokal dapat dianggap sebagai pemikiran lingkungan yang cerdas, penuh dengan kecerdasan lingkungan, bernilai baik, yang ditanamkan dan diikuti oleh individu-individu dari daerah setempat

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup bahwa kearifan lokal adalah nilai-nilai luhur yang berlaku dalam tata kehidupan Masyarakat, antara lain untuk melindungi dan mengelola lingkungan hidup secara lestari.

Pentingnya kebijakan atau perilaku berdasarkan pada kearifan lokal yang berlaku atau yang ada dalam lingkungan daerah/wilayah tertentu, karena nilai-nilai dari kearifan lokal merupakan aset dari masyarakat setempat yang turun temurun. Sehingga strategi pembangunan berdasarkan pada kearifan lokal akan melestarikan nilai-nilai kearifan lokal, yang memungkinkan kearifan lokal, merupakan aset berupa budaya, norma/adat sosial, bahkan tradisi yang mengandung nilai teknologi dan ekonomi.

B. GEOGRAFIS PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Provinsi Kepulauan Riau memiliki 2.408 pulau, jumlah pulau yang telah memiliki nama 1.350 pulau dan belum memiliki nama 1.058 pulau. Tahun 2007 dilakukan verifikasi oleh Tim Nasional Pembakuan Nama Rupabumi (Depdagri, Bakosurtanal, Departemen Kelautan dan Perikanan, Dishidros dan Pusat Bahasa) yang bertujuan untuk identifikasi data pulau-pulau yang belum dan yang sudah memiliki nama di Provinsi Kepulauan Riau. Hasil Verifikasi Tim Nasional terdapat 1.795 pulau yang sudah memiliki nama. Terbitnya Permendagri Nomor 54 Tahun 2014 tentang Wilayah Administrasi Pulau Berhala, maka pulau Provinsi Kepulauan Riau bertambah 1 (satu) menjadi 1.796 pulau. Berikut beberapa data lainnya yang dikutip dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021–2026.



Gambar 10. Ilustrasi Wilayah Laut Provinsi Kepulauan Riau
(Sumber: kompasiana.com)

Provinsi Kepulauan Riau merupakan provinsi ke-32 di Indonesia yang dibentuk melalui Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002. Batas-batas wilayah Provinsi Kepulauan Riau berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002, adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Laut Cina Selatan
- Sebelah Timur : Negara Malaysia dan Provinsi Kalimantan Barat
- Sebelah Selatan : Provinsi Sumatra Selatan dan Provinsi Jambi

Sebelah Barat : Negara Singapura, Negara Malaysia dan Provinsi Riau

Batas-batas wilayah Provinsi Kepulauan Riau berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2017-2037 adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Negara Vietnam dan Negara Kamboja
Sebelah Timur : Negara Malaysia dan Provinsi Kalimantan Barat
Sebelah Selatan : Provinsi Bangka Belitung dan Provinsi Jambi
Sebelah Barat : Negara Singapura, Negara Malaysia dan Provinsi Riau

C. LUAS DAN BATAS ADMINISTRASI PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Secara administratif Provinsi Kepulauan Riau memiliki 2 (dua) kota yaitu Kota Tanjungpinang sebagai ibukota provinsi dan Kota Batam, serta 5 (lima) kabupaten yaitu: Kabupaten Karimun, Kabupaten Bintan, Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, dan Kabupaten Kepulauan Anambas. Jarak antara ibukota provinsi ke daerah kabupaten/kota terjauh, ditempuh sejauh 440 km dari Natuna-Tanjungpinang.

Berdasarkan hitungan teknis dari Balai Kajian Geomatika Bakosurtanal tahun 2007 (dengan mengabaikan batas wilayah kewenangan pengelolaan sejauh 12 mil laut), luas laut Provinsi Kepulauan Riau, sebesar 417.012,97 km².

Tabel 1. Luas Wilayah Laut Provinsi Kepulauan Riau

No.	Kabupaten/Kota	Luas Wilayah Laut (km ²)
1	Kabupaten Bintan	102.964,08
2	Kabupaten Karimun	4.698,09
3	Kabupaten Natuna	216.113,42
4	Kota Batam	3.675,25
5	Kota Tanjungpinang	149,13
6	Kabupaten Lingga	43.339,00
7	Kabupaten Kepulauan Anambas	46.074,00
	Total	417.012,97

(Sumber: Balai Kajian Geomatika Bakosurtanal, 2007)

Di samping itu, berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 2017 tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar, Provinsi Kepulauan Riau memiliki 22 pulau-pulau kecil terluar.

Tabel 2. Jumlah Pulau Kecil Terluar di Provinsi Kepulauan Riau

No.	Kabupaten/Kota	Jumlah Pulau	Nama Pulau
1.	Kabupaten Bintan	4	Pulau Berakit, Pulau Sentut, Pulau Bintan, Pulau Malang Berdaun
2.	Kabupaten Karimun	2	Pulau Tokong Hiu Kecil, Pulau Karimun Anak,
3.	Kabupaten Natuna	7	Pulau Tokong Boro, Pulau Semiun, Pulau Sebetul, Pulau Sekatung, Pulau Senoa, Pulau Subi Kecil, Pulau Kepala,
4.	Kabupaten Kepulauan Anambas	5	Pulau Tokong Malang Biru, Pulau Damar, Pulau Mangkai, Pulau Tokong Nanas, Pulau Tokong Belayar,
5.	Kota Batam	4	Pulau Nipah, Pulau Pelampung, Pulau Batu Berantai, Pulau Putri,

(Sumber: Pemrov Kepri)

D. ISU STRATEGIS PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Isu strategis mengenai kondisi wilayah Provinsi Kepulauan Riau adalah sebaran wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang luas dan terletak di perbatasan akan membutuhkan akselerasi pembangunan. Hal ini ditunjukkan dengan posisi geografis Provinsi Kepulauan Riau terbentang dari Selat Malaka sampai dengan Laut (Natuna) Cina Selatan dan berbatasan langsung dengan Vietnam, Malaysia, Kamboja dan Singapura sebagai pusat perdagangan dunia. Menjadikan Provinsi Kepulauan Riau memiliki peran strategis dalam lalu lintas perdagangan dunia.

Provinsi Kepulauan Riau memiliki luas wilayah 251.810 km², 96% merupakan lautan dan 4% berupa daratan yang dirangkai oleh 2.408 pulau dengan garis pantai sepanjang 2.367.6 km. Pusat-pusat kegiatan di Provinsi Kepulauan Riau dapat dijangkau dari Singapura dengan jarak tempuh kurang lebih 1–2 jam perjalanan menggunakan sarana transportasi laut.



Gambar 11. Ilustrasi Laut Cina Selatan
(Sumber: batampos.co.id)

Kawasan perbatasan negara di Provinsi Kepulauan Riau membentang dari perairan di Kabupaten Karimun, Kota Batam, Kabupaten Bintan, Kabupaten Kepulauan Anambas hingga Kabupaten Natuna. Kawasan tersebut meliputi 22 pulau terdepan yang menjadi titik referensi penentuan batas negara sebagaimana yang ditetapkan dalam Keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 2017 tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar, yaitu Pulau Iyu Kecil, Pulau Karimun Kecil, Pulau Nipah, Pulau Pelampung, Pulau Batu Berhanti, Pulau Nongsa, Pulau Bintan, Pulau Berakit, Pulau Sentut, Pulau Malang Berdaun, Pulau Tokong Malang Biru, Pulau Damar, Pulau Mangkai, Pulau Tokong Nanas, Pulau Tokong Berlayar, Pulau Tokong Boro, Pulau Semiun, Pulau Sebetul, Pulau Sekatung, Pulau Senoa, Pulau Subi Kecil, dan Pulau Kepala.

Keberadaan pulau-pulau terdepan sebagai patokan penetapan perbatasan dengan negara tetangga di Provinsi Kepulauan Riau menjadi pembahasan yang sangat penting, mengingat permasalahan-permasalahan mengenai tata batas wilayah laut di Provinsi Kepulauan Riau, terutama Batas Landas Kontinen (BLK) dan batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) antara Indonesia dengan negara Singapura, Malaysia, dan Vietnam dapat menjadi sumber konflik. Terlebih lagi dengan munculnya klaim Tiongkok terhadap Laut Cina Selatan, yang mengundang perhatian dunia internasional atas sengketa teritori di wilayah yang bersempadan dengan Laut Natuna Utara di Kepulauan Riau.

Salah satu antisipasi terhadap hal-hal tersebut di atas adalah Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau harus mengoptimalkan pemanfaatan potensi pengembangan ekonomi wilayah bagi kesejahteraan masyarakat di pulau-pulau terdepan dengan memperhatikan kondisi seluruh Provinsi Kepulauan Riau. Kebijakan yang telah ditempuh adalah penetapan kawasan strategis nasional perbatasan negara juga telah diikuti dengan penetapan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) di Batam, Ranai dan Tarempa.

Namun demikian berbagai kebijakan dan strategi pembangunan yang disusun oleh Pemerintah belum memperlihatkan hasil yang optimal. Rancangan Peraturan Pemerintah Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Perbatasan Negara di Provinsi Kepulauan Riau hingga saat ini belum ditetapkan. Begitu pula dengan kegiatan pembangunan yang bersumber dari Dana Alokasi Khusus Afiriasi yang diperuntukkan bagi wilayah-wilayah tertentu (termasuk di kawasan perbatasan) masih perlu diperbaiki dengan mengentaskan pembangunan kawasan perbatasan secara terstruktur dan holistik.

Salah satu alasan ditetapkannya Kawasan Batam, Bintan dan Karimun menjadi kawasan strategis nasional oleh Pemerintah yaitu dilihat dari kesuksesan kawasan ini dalam memainkan perannya dalam menggerakkan aktivitas perekonomian dan pertumbuhan ekonomi nasional. Terdapat beberapa kebijakan pemerintah yang istimewa pada kawasan ini, di antaranya Penetapan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) di Batam, Bintan, Karimun, Tanjungpinang, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Galang Batang di Bintan, aglomerasi Kawasan Industri (KI) di Batam, serta penetapan *major project* RPJMN 2020-2024 di Provinsi Kepulauan Riau.

Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Karimun, Tanjungpinang ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 46, 47, dan 48 Tahun 2007. Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2017. Adapun Kawasan Industri yang telah teregister di Kementerian Perdagangan berjumlah 26 Kawasan Industri yang mayoritas berada di Batam.

Aktivitas perekonomian di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), dan

Kawasan Industri (KI) diyakini menjadi tulang punggung pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kepulauan Riau. Hal ini tercermin dari kontribusi PDRB sektor industri yang menjadi urutan teratas dibanding sektor lainnya. Masuknya *major project* pembangunan wilayah Batam dan Bintan dalam RPJMN 2020-2024 dengan harapan dapat meningkatkan pertumbuhan industri dan pariwisata Batam dan Bintan, bahwa kawasan ini masih menjadi tumpuan Pemerintah dalam memacu pertumbuhan ekonomi nasional.

E. VISI DAN MISI PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Pada zaman kesultanan Riau Lingga, Kepulauan Riau dikenal sebagai salah satu pusat pemerintahan, pusat pengetahuan, perdagangan dan pusat peradaban Melayu. Hingga awal kemerdekaan hingga tahun 1960-an, Kepulauan Riau adalah daerah yang makmur. Pada masa itu Kepulauan Riau dikenang dengan "**zaman dolar**". Dua masa tersebut menjadi bukti sejarah yang menunjukkan bahwa Kepulauan Riau pernah maju dengan kehidupan masyarakat yang makmur.

Kepulauan Riau berada di Selat Malaka yang merupakan salah satu jalur perdagangan terpadat di dunia. Kepulauan Riau juga berbatasan langsung dengan Singapura, Malaysia, Vietnam, dan Kamboja. Kondisi ini mengharuskan sumber daya manusia di Kepulauan Riau yang berkualitas agar mampu bersaing pada tingkat regional dan internasional.

Berdasarkan cita-cita besar untuk membawa kembali Kepulauan Riau untuk mencapai hal yang pernah dicapai pada kedua masa tersebut, maka visi dari Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Provinsi Kepulauan Riau untuk periode 2021–2026 yaitu: "**Terwujudnya Kepulauan Riau yang Makmur, Berdaya Saing, dan Berbudaya**"

Makmur : Kehidupan masyarakat Kepulauan Riau yang layak, sehat, dan sejahtera.

Berdaya Saing : Terwujudnya masyarakat, birokrasi pemerintahan dan dunia usaha yang mampu bersaing dan unggul di tingkat regional dan internasional.

Berbudaya : Terwujudnya penyelenggaraan pemerintahan, kegiatan pembangunan dan aktivitas masyarakat

Kepulauan Riau yang berpegang pada nilai-nilai agama, budaya Melayu dan budaya Nusantara.

Dalam rangka mewujudkan visi tersebut maka ditetapkan 5 misi pembangunan jangka menengah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021–2026, yaitu:

1. Percepatan Peningkatan Pertumbuhan Ekonomi Berbasis Maritim, Berwawasan Lingkungan dan Keunggulan Wilayah Untuk Peningkatan Kemakmuran Masyarakat.

Misi ini menggambarkan upaya yang ditempuh dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau. Upaya tersebut dilakukan dengan kembali memulihkan perekonomian Kepulauan Riau yang sempat terjatuh cukup dalam akibat Covid-19. Upaya tersebut dilakukan dengan mengoptimalkan dan mengandalkan potensi daerah yang dimiliki sebagai sumber daya pembangunan Kepulauan Riau. Provinsi Kepulauan Riau yang secara demografis sebagai daerah maritim dengan potensi laut yang besar tentu menjadi suatu modal penting yang dapat digunakan dalam pembangunan ekonomi. Di sisi lain, berbagai potensi lainnya seperti pertambangan, pariwisata dan lain-lain yang akan dikelola secara maksimal sehingga hal tersebut akan memberikan dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kemakmuran masyarakat Provinsi Kepulauan Riau.

2. Mewujudkan Kualitas Sumber Daya Manusia yang Berkualitas, Sehat, dan Berdaya Saing dengan Berbasis Iman dan Taqwa.

Misi ini menggambarkan upaya yang ditempuh dalam pembangunan sumber daya manusia di Provinsi Kepulauan Riau. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh Era Globalisasi yang menuntut SDM yang bisa bersaing dalam hal keahlian dan kompetensi yang dimiliki. Upaya untuk menjawab tantangan tersebut dilakukan dengan meningkatkan kualitas, kesehatan, dan daya saing SDM. Namun demikian, pembangunan manusia tersebut tidak hanya ditekankan pada pengembangan kualitas dan daya saing tetapi juga dengan menjadikan nilai-nilai iman dan takwa sebagai nilai fundamental

dalam pembangunan manusia. Oleh karena itu, tujuan pembangunan manusia dalam misi ini dimaksudkan agar SDM di Kepulauan Riau memiliki jaring pengaman sosial yang memadai dan menjadi SDM yang unggul dan berkarakter.

3. Melaksanakan Tata Kelola Pemerintahan yang Bersih, Terbuka, dan Berorientasi Pelayanan.

Misi ini menggambarkan upaya yang ditempuh dalam mencapai pemerintahan yang bersih, terbuka, dan berorientasi pelayanan. Hal ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa kinerja pemerintahan dapat berjalan dengan stabil dan dapat meningkatkan kepercayaan publik terhadap Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau. Untuk memastikan kedua hal tersebut dapat dicapai maka langkah yang ditempuh melalui perwujudan keterbukaan informasi dan *smart service* kepada masyarakat, pemerintahan yang bebas KKN, dan pemerintahan yang tanggap, tangkas, dan tangguh. Selain itu, untuk menunjang pelaksanaan hal tersebut maka kualitas dan penempatan pegawai yang sesuai juga menjadi fokus lainnya yang akan dibenahi.

4. Mengembangkan dan Melestarikan Budaya Melayu dan Nasional Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan.

Misi ini menggambarkan upaya yang ditempuh dalam mengembangkan dan melestarikan budaya Melayu dalam Pembangunan. Budaya Melayu merupakan pilar penting dalam kehidupan bermasyarakat yang perlu dijaga kelestariannya. Budaya Melayu sebagai suatu filosofi hidup masyarakat Kepulauan Riau pernah mengantarkan Kepulauan Riau menjadi daerah maju dengan kehidupan masyarakat yang makmur. Upaya pelestarian budaya Melayu ini dimaksudkan untuk menjaga filosofi hidup masyarakat Kepulauan Riau tetap terjaga sehingga tidak tergerus oleh zaman. Di sisi lain, kemajemukan masyarakat Kepulauan Riau menjadi modal sosial tersendiri dalam beragama, berkebudayaan dan bermasyarakat. Oleh karena itu, untuk mempekerat hal tersebut maka keselarasan, keserasian, dan toleransi antar-umat beragama, suku, dan etnis menjadi pilar penting yang harus dijaga dan

dilestarikan melalui penguatan nilai-nilai budaya nasional di masyarakat.

5. Mempercepat Pembangunan Infrastruktur Antar Pulau Guna Pengintegrasian dan Percepatan Pembangunan Kawasan Pesisir.

Misi ini menggambarkan upaya yang ditempuh dalam mempercepat pembangunan infrastruktur antarpulau untuk mengintegrasikan dan mempercepat pembangunan kawasan pesisir. Masih terjadinya ketimpangan pembangunan antarpulau, transportasi yang terbatas serta infrastruktur dasar yang minim menyebabkan pergerakan ekonomi yang lambat serta kualitas ekonomi yang buruk. Hal tersebut dapat terselesaikan dengan pembangunan infrastruktur fisik seperti jalan, jembatan, pelabuhan, akses transportasi antarpulau dan juga pembangunan air bersih, listrik, dan jaringan telekomunikasi yang merata di setiap daerah.

F. SUMBER DAYA MARITIM PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Sebagai wilayah kepulauan, perikanan dan kelautan dengan garis pantai sepanjang 2.367,6 km. Terbitnya Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, sebagai upaya penguatan wilayah kemaritiman khususnya pada sektor peningkatan kualitas sumber daya manusia patut diapresiasi. Kebijakan tersebut meliputi pembangunan pendidikan maritim, penguasaan bidang kemaritiman, dan pengembangan serta pemanfaatan teknologi kelautan. Hal ini menunjukkan diperlukan perhatian yang serius terhadap perencanaan, pengelolaan, dan peningkatan kualitas sumber daya manusia berwawasan kemaritiman dan pengembangan potensi sumber daya alam.

Pertumbuhan sektor perikanan dan kelautan yang sangat fluktuatif menunjukkan belum tereksplorasinya secara optimum potensi kemaritiman khususnya dengan upaya untuk meningkatkan kinerja sektor perikanan dan kelautan.

Hasil perikanan masih dijual (dipasarkan) dalam bentuk segar (mentah). Penjualan dalam bentuk segar, hingga saat ini memang masih cukup menguntungkan bagi nelayan, namun demikian ikan segar memiliki dua kelemahan yakni cepat rusak dan nilai tambah yang dihasilkan kecil.

Hal ini juga merupakan belum optimalnya keselarasan antara sektor industri dan perikanan yang menjadi basis dari ekonomi lokal masyarakat.

Turunnya kinerja perikanan adalah pola pemasaran perikanan yang sebagai wilayah kepulauan tanpa sarana transportasi yang memadai membuat mobilitas penduduk maupun barang menjadi terbatas. Kemampuan nelayan untuk menangkap ikan juga masih rendah yang disebabkan karena terbatasnya sarana dan prasarana penangkapan dan pengolahan (pengawetan ikan) yang memadai.

Bidang industri perikanan lokal dan produk kemaritiman juga harus dikelola lebih baik. Penguatan kapasitas kelembagaan dan jiwa kewirausahaan dari pelaku ekonomi kemaritiman lokal akan memperkuat peningkatan produktivitas ekonomi lokal. Penguatan aktivitas industri pengolahan produk kemaritiman berbasis sumber daya lokal akan mampu menjadi pemicu tumbuh dan berkembangnya industri kemaritiman dan perikanan.

Arah kebijakan pengembangan pariwisata kemaritiman penting untuk dibawa pada pariwisata yang berbasis kemaritiman pada masyarakat lokal. Upaya ini menjadi penting agar supaya kunjungan wisata yang tinggi dapat menciptakan *multiplier* bagi masyarakat lokal. Dengan demikian maka ekonomi lokal akan tumbuh yang selanjutnya diharapkan akan mempersempit kesenjangan antara sektor ekonomi nasional dan sektor ekonomi lokal yang pada gilirannya tentu mempersempit kesenjangan antarwilayah.

Provinsi Kepri memiliki potensi untuk pengembangan struktur ekonomi berbasis maritim sebagai strategi kesejahteraan masyarakat. Aspek historis dan budaya maritim juga dimiliki masyarakat Kepri, karena beberapa wilayah Provinsi Kepri merupakan satu kesatuan dari kerajaan Riau Lingga yang menguasai jalur perdagangan internasional di selat Malaka ketika itu. Jiwa bahari yang kuat di Kepri juga dapat ditemukan pada masyarakat pesisir yang umumnya adalah nelayan, maka Provinsi Kepri memiliki potensi sumber daya maritim yang terintegral secara geografis, demografis dan historis serta sosial ekonomi (Hamta, 2018).

Potensi kelautan dan perikanan Provinsi Kepri garis besarnya terdiri dari minyak bumi, gas, pasir laut, industri biota ikan laut, bioteknologi kelautan, perikanan tangkap dan budi daya, budi daya rumput laut, kuliner hasil laut, pemanfaatan muatan barang kapal tenggelam,

wisata bahari, mangrove, terumbu karang, rumput laut (*seaweed*), ikan kecil (pelagis), ikan demersal, lobster, cumi-cumi, ikan karang dan hias dan lain-lain (Sumber: Bappeda Provinsi Kepri, 2016).

1. Sumber Daya Kelautan dan Perikanan

Pengembangan usaha budi daya perikanan, pembenihan dan pemanfaatan teknologi budi daya/penangkapan. Potensi perikanan tangkap sebagian besar berada di Laut Cina Selatan dan Natuna dengan batas ZEE Indonesia (ZEEI).

Diperkirakan terdapat sekitar 455.779,9 ha areal laut yang berpotensi untuk pengembangan marikultur, 54.672,1ha marin kultur pesisir (*coastal marine culture*) dan 401.107,9 ha untuk marin kultur lepas pantai (*offshore marine culture*) yang tersebar hampir di setiap kabupaten/kota. Berikut potensi perikanan tangkap dan budi daya pada Tabel 3 di bawah ini:

2. Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

Pesisir dan Pulau-pulau Kecil terdapat sumber daya alam yang produktif seperti ekosistem mangrove. terumbu karang, ekosistem lamun dan biota yang hidup di dalamnya, sumber bahan makanan, pariwisata, konservasi dan lainnya.

Tabel 4. Potensi Budi Daya Perikanan di Provinsi Kepulauan Riau

Kabupaten/ Kota	Panjang Garis Pantai (km)	Budi Daya Laut (ha)		Budi Daya Darat (ha)	
		Pesisir	Laut Lepas	Air Payau	Air Tawar
Batam	172	10.710	50.422	288	150
Bintan	435	6.684	37.517	250	389
Karimun	642	10.211	47.232	190	65
Natuna	460	6.021	20.393	507	22
Anambas	132	1.993	19.005	0	50
Lingga	473	19.054	226.538	828	83
Tanjungpinang	53	0	0	0	60
Jumlah	2.368	54.672	401.108	2.063	819
Luas Laut			455.780		

(Sumber: DKP Provinsi Kepri)

3. Peternakan

Potensi di bidang peternakan difokuskan pada ternak itik, ternak sapi, ternak ayam, ternak babi dan ternak kambing yang umumnya oleh peternak kecil.

4. Pertanian

Hampir di seluruh wilayah kabupaten/kota di provinsi Kepulauan Riau berpotensi untuk diolah menjadi lahan pertanian dan peternakan. Di samping palawija, dan hortikultura, tanaman lain seperti kelapa, kopi, gambir, nenas serta cengkeh sangat baik untuk dikembangkan. Kabupaten Bintan dan Lingga sangat cocok untuk ditanami buah-buahan, sayuran dan di beberapa pulau sangat cocok untuk perkebunan kelapa sawit. Salah satu perkebunan kelapa sawit terbesar di Kepri adalah di kawasan Tirta Madu di Kabupaten Bintan.

Tabel 3. Potensi Perikanan Tangkap di Provinsi Kepulauan Riau

Jenis Sumber Daya Ikan (SDI)	Estimasi Potensi SDI	Estimasi Tingkat Pemanfaatan	Peluang Pengembangan
	(ton/tahun)	(ton)	(ton)
Ikan Pelagis	559,828	84,060	475,768
Ikan Demersal	272,594	75,435	197,159
Ikan Karang	17,562	13,568	3,994
Total	849,984	173,063	676,921

(Sumber: Hasil Kajian Identifikasi DKP Kepri, 2011).

5. Pariwisata

Provinsi Kepri merupakan gerbang wisata dari mancanegara kedua setelah Pulau Bali. Objek wisata di Provinsi Kepri di antaranya wisata pantai seperti Pantai Melur, Pulau Abang dan Pantai Nongsa di Batam, Pantai Pelawan di kabupaten Karimun, Pantai Lagoi, Pantai Tanjung Berakit, Pantai Trikora, dan Bintan Leisure Park di kabupaten Bintan. Kabupaten Natuna terkenal dengan wisata baharinya. Kawasan wisata yang mendapat penghargaan seperti Treasure Bay di Lagoi, kolam renang air asin di Bintan, patung Dewi Kwan Im di KTM Resort. Bangunan Vihara seperti Avalokitesvara Graha, Patung Dewi Kwan Im di dalam Vihara Avalokitesvara Graha patung Dewi Kwan Im terbesar yang terdapat

dalam sebuah ruangan se-Indonesia, Pulau Bawah di Anambas yang termasuk pulau tropis terbaik Asia versi CNN, Pantai Sisi di Natuna yang termasuk pantai alami terbaik di dunia versi majalah Island, dan Funtasy Island yang merupakan kawasan agrowisata terbesar di dunia.

6. Energi

- Tenaga Surya: dengan potensi sebesar 753 MW
- Biogas: potensi sebesar 4,3 MW
- Energi laut: dengan potensi sebesar 126.567 MW
- Bayu/angin: dengan potensi sebesar 922 MW

G. TANTANGAN KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Sektor perikanan dan kelautan merupakan salah satu sektor yang penting untuk penyedia pangan sekaligus menjadi sumber penghidupan bagi masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan upaya untuk meningkatkan kinerja sektor perikanan dan kelautan. Upaya-upaya tersebut bertujuan untuk mengoptimalkan pemanfaatan potensi ruang laut yang memerlukan dukungan pembenahan infrastruktur, sarana dan prasarana bidang kelautan dan perikanan (tangkap dan budi daya) serta dukungan aspek permodalan maupun pemasaran agar kesejahteraan nelayan dapat maksimal. Industri yang dapat mendukung sektor perikanan dan kelautan adalah-industri pengolahan rumput laut maupun perikanan yang didukung dengan perlunya data oseanografi yang akurat karena menyangkut estimasi peralihan musim yang memengaruhi kegiatan budi daya dan perikanan.



Foto 24. Nelayan Batam Provinsi Kepulauan Riau
(Sumber: Firdaus Hamta)

Selain hal tersebut di atas adalah perlunya peningkatan tingkat konsumsi ikan masyarakat yang masih rendah. Hal-hal yang perlu diperhatikan lainnya adalah pencegahan adanya *Illegal fishing*, *unregulated fishing* dan *unreported fishing* selain adanya alih fungsi hutan mangrove.



Foto 25. Salah Satu Pendangkalan Pantai di Provinsi Kepulauan Riau
(Sumber: Firdaus Hamta)

Lingkungan hidup saat ini, Provinsi Kepulauan Riau juga menghadapi masalah semakin turunnya kualitas lingkungan hidup. Kontributor terbesar bersumber dari merosotnya kualitas air, sementara indeks tutupan lahan dan kualitas udara justru menunjukkan peningkatan. Permasalahan yang dihadapi adalah belum optimalnya penanganan pencemaran air yang disebabkan oleh perusahaan, minyak kapal, ataupun pribadi. Pemahaman terhadap pelaku usaha dalam pengelolaan limbah B3 sesuai dengan regulasi yang berlaku perlu ditingkatkan. Hal ini terkait dengan masih maraknya pencemaran limbah B3 berupa minyak mentah/minyak kotor/*sludge oil* di wilayah pesisir Kota Batam dan Kabupaten Bintan dan tidak melakukan pengelolaan limbah B3. Limbah B3 yang lain adalah limbah dari fayankes (fasilitas pelayanan kesehatan). Selain itu, sumber kedua dari pencemaran air adalah sampah yang semakin bertambah seiring dengan perekonomian yang tumbuh.

1. Kelautan dan Perikanan

Permasalahan pembangunan daerah pada urusan kelautan dan perikanan adalah:

- a. Belum optimalnya pemanfaatan potensi ruang laut
Penggalian potensi PAD dari pemanfaatan potensi ruang laut belum optimal. Pengembangan wilayah ruang laut dan pantai juga perlu dilakukan sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Pemanfaatan ruang laut dikoordinasikan dengan pemerintah pusat maupun pemerintah kabupaten/kota. Hal ini terkait pengupayaan desentralisasi fiskal yang berbasis laut. Selain itu, pemerintah juga perlu memfasilitasi kerja sama antardaerah dalam optimalisasi industri perikanan dan kelautan serta sangat perlu untuk membuat produk peraturan perundang-undangan tentang pengaturan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan.
- b. Terdapat *illegal fishing*, *unregulated fishing* dan *unreported fishing*
Hal ini menyebabkan belum optimalnya jumlah produksi perikanan budi daya yakni pada tahun 2019 baru sekitar 33.003,11 ton dari target 33.785,95 ton.
- c. Tingkat konsumsi ikan masyarakat masih rendah

- d. Perlunya dukungan sarana dan prasarana perikanan tangkap dan budi daya
Nelayan saat ini masih menangkap ikan dengan armada yang cenderung tradisional. Penggunaan alat tangkap berbahaya yang dapat merusak padang lamun dan terumbu karang juga perlu mendapatkan perhatian khusus. Pemerintah dapat memberikan bantuan berupa peralatan maupun teknologi perikanan dan kelautan, sehingga terjadi peningkatan penguasaan teknologi bagi nelayan dalam rangka optimalisasi penangkapan ikan.
- e. Kesejahteraan nelayan belum maksimal
Hal ini terkait masih belum optimalnya kualitas dan kemampuan nelayan dalam membudi daya dan mengolah hasil perikanan terutama dalam hal diversifikasi hasil olahan produk perikanan.
- f. Infrastruktur bidang kelautan dan perikanan masih perlu pembenahan
Hal ini memerlukan peningkatan infrastruktur penunjang bidang kelautan dan perikanan. Jalan, air bersih, pelabuhan perikanan, serta pabrik es perlu dibangun serta menghilangkan hambatan rantai pasok.
- g. Tingkat akurasi data oseanografi perlu menjadi perhatian karena menyangkut estimasi peralihan musim yang memengaruhi kegiatan budi daya dan perikanan
- h. Status Kawasan Konservasi belum maksimal
Capaian peningkatan status Kawasan konservasi perairan level 3 saat ini baru tercapai 1 kawasan dari target 4 kawasan pada tahun 2019. Hal ini memerlukan pemanfaatan sumber daya alam secara ekonomis, berkelanjutan dan berwawasan lingkungan.
- i. Terdapat alih fungsi hutan mangrove sebagai akibat penambangan dan penebangan usaha arang
- j. Belum optimalnya pemberdayaan masyarakat baik aspek permodalan maupun pemasaran
Hal ini menunjukkan pendampingan dan pemberdayaan masyarakat nelayan perlu dilakukan baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Tingkat pendidikan masyarakat (nelayan) saat ini masih belum mumpuni, sehingga perlu

pemberdayaan dari pihak terkait. Pemberdayaan perlu disesuaikan dengan karakteristik masyarakat dan wilayah geografis kepulauan. Adanya kegiatan pemberdayaan diharapkan pengetahuan masyarakat (terutama nelayan) meningkat, sehingga dapat meningkatkan nilai tambah industri produk olahan maupun meningkatkan daya saing hasil pemasaran.

k. Perlunya pembangunan industri pengolahan rumput laut maupun perikanan

2. Perhubungan

Permasalahan pembangunan daerah pada urusan perhubungan sebagai berikut:

a. Pembangunan infrastruktur konektivitas antarpulau masih perlu ditingkatkan

Arus orang dan arus barang saat ini masih terhambat. Untuk itu perlu peningkatan dan pembangunan penyediaan transportasi antarpulau seperti pembangunan pelabuhan.

b. Perlunya peningkatan fasilitas keselamatan keamanan transportasi

Penyediaan fasilitas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan belum optimal. Selain itu, layanan transportasi, keselamatan dan keamanan transportasi juga perlu ditingkatkan.

c. Ketersediaan prasarana lalu lintas masih belum optimal

Prasarana lalu lintas baru harus ditingkatkan untuk pemenuhan keselamatan.

d. Penataan Jalur Distribusi Barang dan Jasa demi menjamin ketersediaan barang dan stabilitas harga

H. KEBIJAKAN KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Prioritas pembangunan RPJMD tersebut dijabarkan secara operasional sebagai agenda utama pembangunan setiap tahun dalam Rencana Kerja Pembangunan Daerah (RKPD) selama lima tahun. Penyajian permasalahan pokok pembangunan daerah Provinsi Kepulauan Riau dikelompokkan menjadi lima kelompok yaitu: ekonomi, kemaritiman

dan lingkungan hidup, sosial, pembangunan sumber daya manusia, tata kelola pemerintahan, kebudayaan dan infrastruktur.

1. Rencana Tata Ruang Wilayah

Kebijakan pembangunan dalam RPJMD Provinsi Kepulauan Riau disusun dengan memedomani Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Riau tahun 2017-2037. Tujuan Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Riau ialah untuk Mewujudkan Kepulauan Riau yang maju dan sejahtera melalui penataan ruang yang optimal dan berkelanjutan sebagai wilayah kepulauan.

Upaya untuk mewujudkan tujuan penataan ruang tersebut, maka ditetapkan kebijakan penataan ruang wilayah Provinsi Kepulauan Riau sebagai berikut:

- a. Pengembangan Keterpaduan Pusat-Pusat Kegiatan;
- b. Mendorong Terbentuknya Aksesibilitas dan Konektivitas Jaringan Transportasi Kepulauan;
- c. Pengembangan Sistem Jaringan Prasarana Wilayah;
- d. Pemanfaatan Potensi Sumber Daya Alam Guna Mendorong Pengembangan Ekonomi Wilayah;
- e. Mengembangkan Zona dan Kawasan Industri Berdaya Saing Global;
- f. Mendorong Pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan dan Karimun;
- g. Memelihara Kelestarian Wilayah Kepulauan; dan
- h. Peningkatan Fungsi Kawasan Pertahanan dan Keamanan Negara.

Prioritas pemanfaatan ruang di Provinsi Kepulauan Riau dititikberatkan pada hal-hal sebagai berikut:

1. Perwujudan Struktur Ruang Provinsi melalui perwujudan sistem perkotaan, transportasi darat-laut-udara, jaringan energi, telekomunikasi, sumber daya air dan jaringan lainnya.
2. Perwujudan Pola Ruang Provinsi melalui pengendalian pemanfaatan kawasan lindung dan budi daya darat.
3. Perwujudan Pola Ruang Laut melalui perlindungan dan pengawasan kawasan laut, serta pengembangan dan pemanfaatan sumber daya laut sesuai dengan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

4. Perwujudan Kawasan Strategis Provinsi, meliputi:
 - (1) Kawasan Strategis Provinsi di Pusat Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau Istana Kota Piring, Kota Tanjungpinang
 - (2) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Kepulauan Anambas
 - (3) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Lingga
 - (4) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Natuna yang sekaligus sebagai Kawasan Strategis Nasional.

2. Industri Perikanan dan Kelautan

Kolaborasi industri perikanan dan kelautan diarahkan pada pembangunan dan penguatan integrasi industri perikanan dan kelautan antarkabupaten/kota di Provinsi Kepulauan Riau. Daerah-daerah yang merupakan potensi penghasil ikan akan difokuskan pada produksi dan penangkapan ikan, sedangkan daerah yang merupakan pusat aktivitas ekonomi akan menjadi sentra pengolahan hasil-hasil perikanan dan kelautan. Kondisi ini diharapkan dapat memaksimalkan pemanfaatan sumber daya kelautan yang menjadi salah satu potensi besar di Provinsi Kepulauan Riau.

3. Budaya Melayu

Kebudayaan merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan cipta, rasa, karsa, dan hasil karya manusia (masyarakat) serta mampu membentuk suatu peradaban manusia. Begitu juga dengan interaksi antarmanusia dapat menciptakan suatu kebudayaan baru yang dapat diwariskan, baik antargenerasi secara vertikal maupun sesama generasi secara horizontal. Kehadiran budaya tidak hanya mampu memberikan warna pada tatanan kehidupan manusia, namun juga menjembatani pola hidup, pola pikir, dan perilaku manusia dalam berinteraksi dengan sesamanya, sehingga dapat saling bekerja sama dan memahami meskipun berangkat dari latar belakang yang berbeda-beda. Ini juga dapat memperkaya modal sosial dengan membentuk rasa memiliki individu dan kolektif, yang membantu mendukung kohesi sosial dan teritorial.

Manusia, lingkungan dan kebudayaan menghasilkan suatu relasi timbal balik yang saling berpengaruh. Kawasan perbatasan negara di Provinsi Kepulauan Riau yang terbuka dan membentang dari perairan di Kabupaten Karimun, Kota Batam, Kabupaten Bintan, Kabupaten Kepulauan Anambas hingga Kabupaten Natuna yang berbatasan langsung dengan negara-negara lain akan berakibat rentannya pengaruh budaya asing terhadap kebudayaan Melayu di Provinsi Kepulauan Riau. Hal tersebut ditambah dengan terbukanya akses teknologi seluas-luasnya bagi masyarakat Provinsi Kepulauan Riau yang membuat berkurangnya batas-batas suatu negara.

Pengaruh tersebut dapat berjalan dengan cepat dan menyangkut berbagai bidang kehidupan. Pengaruh budaya asing tersebut dapat menyebabkan terjadinya guncangan budaya, yaitu suatu keadaan di mana masyarakat tidak mampu menahan berbagai pengaruh kebudayaan yang datang dari luar sehingga terjadi ketidakseimbangan dalam kehidupan masyarakat Melayu di Provinsi Kepulauan Riau. Penyerapan unsur budaya luar yang dilakukan secara cepat dan tidak melalui suatu proses internalisasi yang mendalam dan penyaringan kesesuaian dengan budaya Melayu dapat menyebabkan terjadinya ketimpangan antara wujud yang ditampilkan dan nilai-nilai yang menjadi landasannya atau ketimpangan budaya. Ketimpangan budaya dengan budaya Melayu akan berpotensi untuk mengikis kebudayaan Melayu di Provinsi Kepulauan Riau.

Selain itu, bahasa Melayu yang berasal dari Bangsa Melayu dan pada awalnya merupakan *lingua franca* dalam pergaulan antarsuku bangsa telah menjadi bahasa nasional (Indonesia). Kebesaran sejarah dan peran budaya Melayu Kepulauan Riau dalam perkembangan kebudayaan nasional tidak diragukan lagi. Pemakaian bahasa Melayu dan Gurindam

Duabelas adalah hasil kebudayaan yang sudah diakui dan menjadi milik bersama, namun terjadi penurunan penggunaan tradisi lisan dalam kehidupan sehari-hari. Bahasa daerah mulai ditinggalkan, generasi muda tidak lagi tertarik menggunakan bahasa daerah sebagai bahasa sehari-hari.

Selanjutnya, warisan budaya *intangible* (tak benda) di Provinsi Kepulauan Riau mendapat banyak menghadapi tantangan dengan terbukanya pengaruh budaya luar. Sesuai Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2017 tentang Pemajuan Kebudayaan, terdapat 10 objek kemajuan kebudayaan yang meliputi tradisi lisan, manuskrip, adat istiadat, ritus, pengetahuan tradisional, teknologi tradisional, seni, bahasa, permainan rakyat, dan olahraga tradisional. Masuknya budaya dari luar dapat mengikis ragam budaya Melayu tersebut jika tidak ada inventarisasi, publikasi dan pengamanan terhadap ragam budaya Melayu tersebut. Hal ini termasuk benda cagar budaya yang belum terlindungi dan belum memiliki ruang penyimpanan yang representatif dan konservasi koleksi artefak secara profesional serta untuk warisan *tangible*.

Berkaitan hal tersebut, pembangunan Provinsi Kepulauan Riau berbasis budaya Melayu menjadi salah satu aspek yang penting. Pembangunan berbasis budaya memerlukan penerapan nilai-nilai budaya Melayu di dalam pelaksanaan pembangunan daerah melalui perlindungan, pengembangan, pemanfaatan, dan pembinaan guna mewujudkan masyarakat Kepulauan Riau yang berdikari secara ekonomi, dan berkepribadian dalam Kebudayaan Melayu.

Basis budaya Melayu dalam pembangunan harus selaras dengan bidang pembangunan. Pariwisata yang berbasis budaya dan maritim merupakan kegiatan yang strategis jika ditinjau dari segi pengembangan ekonomi karena kepariwisataan

berbasis budaya dan maritim akan mendorong terciptanya lapangan pekerjaan, peningkatan pendapatan masyarakat, peningkatan kualitas masyarakat dan dapat menambah rasa cinta tanah air terhadap nilai-nilai budaya bangsa sekaligus sebagai instrumen untuk melestarikan lingkungan budaya Melayu.

Pariwisata yang berbasis budaya dan maritim tidak akan tercapai tanpa upaya konkrit untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan melalui upaya pendidikan budaya maritim dalam peningkatan kapasitas pendidikan budaya kepada peserta didik dimulai dari anak usia dini hingga pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi. Peningkatan kapasitas sumber daya manusia terkait dengan wawasan budaya maritim harus dipersiapkan sejak usia dini.

Wawasan budaya maritim ini dapat berkontribusi dalam menjaga kesatuan dan hubungan sosial antarbangsa secara turun temurun. Untuk itu, Provinsi Kepulauan Riau perlu membangun masyarakat berbudaya maritim yang modern dengan membangkitkan budaya maritim masa lalu dan membangunnya menjadi budaya maritim masa kini yang modern yang sarat dengan teknologi melalui pendidikan. Hal ini sekaligus melestarikan budaya Nasional yang dimiliki oleh bangsa Indonesia.

BAHAN DISKUSI:

1. Jelaskan pentingnya memberdayakan kearifan lokal di daerah di Indonesia khususnya tentang kemaritiman?
2. Jelaskan pentingnya ekonomi tumbuh dari bawah (daerah) terutama berbasis pada sumber daya maritim yang ada di Provinsi Kepulauan Riau?
3. Bagaimana peluang Provinsi Kepulauan Riau menjadi poros maritim Indonesia?
4. Bagaimana seharusnya peran dunia akademik dalam pemberdayaan sumber daya maritim di daerah?

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2015. *Pembangunan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Rahardjo 2013. *Pembangunan Ekonomi Maritim*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Rahrdjo. 2008. *Ekonomi Archipelago*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Rahardjo. 2006. *Pembangunan Kelautan dan Kewilayahan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Rahrdjo. 2006. *Pembangunan Kelautan dan Kewilayahan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Alfian, Magdalia. 2013. *Potensi Kearifan Lokal dalam Pembentukan Jati Diri dan Karakter Bangsa*, Yogyakarta.
- Apridar, dkk. 2011. *Ekonomi Kelautan dan Pesisir*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Kepri. 2015. Sektor Perikanan. <https://www.bappedakepri.go.id>, diakses pada tanggal 14 Mei 2015 jam 16.15 Wib.
- Dahuri, Rokhmin. 2016. *Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Bogor: Roda Bahari.
- Dermawan, Kemal, Mohammad. 2009. Perilaku Merusak Lingkungan Hidup: Perspektif Individu, Organisasi Dan Institusional. *Jurnal Legalisasi Indonesia* Vol. 6 No. 1. Issn: 02161338 (Print), Issn 25795562 (Online).
- Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Kepulauan Riau. 2016. *Data Perikanan*. Tanjungpinang: DKP.
- Direktorat Jenderal Pembelajaran dan Kemahasiswaan Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia. 2016. *Jakarta: Pendidikan Kewarganegaraan untuk Perguruan Tinggi* Cetakan I.
- Diposaptono, Subandono. 2017. *Membangun Poros Maritim Dunia Dalam Perspektif Tata Ruang Laut*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan RI.

- Djajadiningrat, Tjahja, Surna. Hendriani, Yeni. Famiola, Melia. 2014. *Green Economy*. Bandung: Rekayasa Sains.
- Djalal, Hasyim, 2010, 'Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim', Jakarta: Lembaga Laut Indonesia.
- Hamta, Firdaus. Wawancara Pribadi dengan Petra Paulus Tarigan, Ketua DPD Geomaritim Provinsi Kepulauan Riau. 8 September 2023.
- Hamta, Firdaus. 2018. Model Pengembangan Kesejahteraan Rumah Tangga Nelayan Pesisir Berbasis Potensi Sumber Daya Maritim Pesisir Di Provinsi Kepulauan Riau. Disertasi Program Doktor Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya.
- Herdiawan, Didit. 2016. *Kedaulatan Pangan Maritim Dinamika dan Problematika*. Jakarta: Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia.
- Hidayat, Nur, Wahid. Kajian Kemaritiman. Diakses Tanggal 4 Mei 2023, Jam 20.01 WIB.
<https://www.scribd.com/document/620649835/19f69f92-4260-4232-95fc-8e3d34817c6d#>.
- Hidayat, Syaiful, Abdiyan. Soemantri, Iwa, Asep. Poernomo, Hariyo. 2019. Implementasi Strategi Pengendalian Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II dalam Mendukung Ketahanan Nasional. *Jurnal Ketahanan Nasional* Vol. 25, No. 3. ISSN:0853-9340 (Print), ISSN:2527-9688 (Online).
- Humune, Prisca, Jessica. Rumapea, Patar. Palar, Novie. 2017. Pengembangan Sumber Daya Manusia Pada Masyarakat Pesisir Pantai di Kabupaten Kepulauan Sangihe. *Jurnal Administrasi Pulik*, Vol 3 No. 046.
- Kementerian Komunikasi dan Informatika dan Dewan Kelautan. 2011. *Membangun Laut Membangun Kejayaan Dulu, Kini dan Masa Depan*. Jakarta. Kominfo dan Dewan Kelautan.
- Kristiyanti, Mariana. Kundori. 2023. Membangun Sumber Daya Manusia dan Teknologi Informasi Sebagai Dasar Kejayaan Maritim Di Indonesia. *Jurnal Saintek Maritim*, Volume 23 Nomor 2, ISSN: 1412-6826 e-ISSN: 2623-2030.

- Kuswardani, Tisiana, Rita, Anastasia. Keistimewaan Laut Indonesia: Kekuatan dan Tantangannya. www.mongabay.co.id. Diakses Tanggal 10 Mei 2023, Jam 21.04 WIB, Keistimewaan Laut Indonesia: Kekuatan dan Tantangannya - Mongabay.co.id : Mongabay.co.id.
- Lampe, Muni. 2023. *Wawasan Sosial Budaya Maritim Indonesia*. Makassar: UNHAS Press.
- Limbong, Bernhard. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: Pustaka Margharetta.
- Marhadi. 2014. *Pengantar Geografi Regional*. Yogyakarta. Penerbit Ombak.
- Marlina, Siska. Herlina, Ning. 2021. Upaya Peningkatan Pendidikan, Keahlian dan Profesionalisme Sumber Daya Manusia Pelayaran Indonesia. *Jurnal Ilmiah M-Progress* Vol.11, No. 2 Juni.
- Murtianto, Hendro. 2008. *Modul Belajar Geografi*. Bandung: Jurusan Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu Pengetahuan Sosial Univetsitas Pendidikan Indonesia.
- Nurbidawati. 2019. *Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Direktorat Pembinaan SMA - Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.
- Pudjiastuti, S. 2016. "Pemberantasan Illegal, Unreported, and Unregulated fishing : Menegakkan Kedaulatan dan Menjaga Keberlanjutan untuk kesejahteraan Bangsa Indonesia", dalam Pidato Penganugerahan Gelar Doktor Honoris Causa dibidang Pembangunan Kelautan dan Perikanan. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021–2026.
- Ricardianto, Prasadja. Nasution, Syahrial. Naiborhu, Angelin, Maria. Triantoro, Wegit. 2020. Peluang dan Tantangan Sumber Daya Manusia dalam Penyelenggaraan Pelabuhan Cerdas (*Smart Port*) Nasional di Masa Revolusi Industri 4.0. *Warta Penelitian Perhubungan* 2020, 32 (1): 59–68.

- Rompas, M. Rizald. 2011. *Membangun Laut Membangun Kejayaan: Dulu, Kini dan Masa Depan*. Jakarta: Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia.
- Rusdiyanto. 2015. Masalah Lingkungan Hidup Indonesia Menghadapi Era Globalisasi. *Jurnal Cakrawala Hukum*, Vol.6, No. 2 ISSN: 2356-4962.
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2017. *Inilah Poin-Poin Dokumen Kebijakan Kelautan Indonesia*. Diakses pada Tanggal 2 Mei 2023, jam 21.15 WIB. <https://setkab.go.id/inilah-poin-poin-dokumen-kebijakan-kelautan-indonesia/>.
- Sidharta, Rahardjo, Boy. 2014. *Budaya Bahari dari Nusantara Menuju Mataram Modern*. Yogyakarta: Gosyen Publishing.
- Soemarmi, Amiek. Dkk. 2019. Konsep Negara Kepulauan Dalam Upaya Perlindungan Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum*, Jilid 48 No.3, Juli 2019, Halaman 241-248 p-ISSN: 2086-2695, e-ISSN: 2527-4716.
- Sulistiyono, Tri, Singgih. 2016. Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah. *Lembaran Sejarah*, Volume 12 No. 2, ISSN: 1410-4962.
- Suparmoko, Sudirman, Dadang, Setyarko, Yugi, Wibowo, Setya, Haryo. 2014. *Valuasi Ekonomi Sumber Daya Alam dan Lingkungan*. Yogyakarta: BPFE.
- Theresia, Aprillia dkk., 2014. *Pembangunan Berbasis Masyarakat*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang *Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*.
- Universtias Islam An Nur Lampung, 2023. *Definisi Wawasan*. Diakses tanggal 18 April 2023, jam 00. 23 WIB. <https://an-nur.ac.id/wawasan-nusantara-pengertian-asas-dan-arah-kedudukan-fungsi-dan-tujuan-dan-implementasi-wawasan-nusantara/>.
- Wiranto, Surya. 2020. *Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia Melalui Kebijakan Kelautan Indonesia dengan Strategi Pertahanan Maritim Indonesia: Perspektif Pertahanan Maritim Universitas*

- Pertahanan, Bogor Indonesia. *Jurnal Maritim Indonesia*, Volume 8 Nomor 2.
- Wirawan. 2012. *Evaluasi kinerja Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Salemba Empat.
- Yustika, Erani. 2011. *Ekonomi Politik Kebijakan Kelautan Indonesia*. Malang: Intrans Publishing.

DAFTAR ISTILAH (GLOSARIUM)

A

- Added Value* : Tambahan nilai dari suatu benda atau jasa
Afirmasi : Penetapan, Penegasan, pernyataan yang
sungguh-sungguh
Aksesibilitas : Hubungan atau menghubungkan suatu
tempat/sistem ke tempat/sistem yang lainnya
Archipelogi : Wilayah laut/lautan atau pulau-
pulau/kepulauan

B

- Choke Points* : Kondisi geo-politik yang sangat vital

D

- Deklarasi Djuanda : Perjuangan bangsa Indonesia memperjuangkan
batas wilayah laut olah Djuanda Kartawidjaja
pada 13 Desember 1957
Desentralisasi : Penyerahan kewenangan dari pemerintah pusat
ke daerah (otonom)

E

- Ekologi : Lingkungan hidup yang berkelanjutan
Ekspedisi : Pengiriman atau pengangkutan benda/barang
tertentu
Estimasi : Pengukuran atau penilaian atau pendapat

F

- Fisheries Crimes* : Kejahatan di sektor perikanan

G

- GBHN : Garis-Garis Besar Haluan Negara sebagai arah
penyelenggaraan negara
Geomaritim : Konsep/strategi/gagasan/ilmu tentang geografi
maritim

- Geomatika : Ilmu mengintegrasikan pengumpulan, pemodelan, analisis dan manajemen data lokasi
- Geomorfologi : Ilmu tentang bumi/alam atau perubahan-perubahannya
- Geospasial : Data keruangan yang mempunyai komponen grafis seperti bentuk koordinat, kode pos, alamat, dan kota.
- Global Supply Chain* : Sistem bisnis internasional untuk memproduksi dan mendistribusikan barang dan jasa

I

- Illegal Fishing* : Kegiatan perikanan yang melanggar perundang undangan
- IUUF : *Illegal Unreported and Unregulated Fishing* (kegiatan perikanan yang tidak sah, tidak dilaporkan yang berwenang atau belum terdapat aturan yang mengatur kegiatan perikanan tersebut)

K

- Konektivitas : Hubungan antarsuatu unsur dengan unsur yang lainnya, baik dalam bentuk fisik maupun lainnya
- Kontinen : Wilayah suatu negara yang dilindungi oleh peraturan tertentu

L

- Lingua Franca* : Bahasa atau tutur kata yang berbeda-beda

M

- Multiplier Effect* : Pengaruh atau dampak yang luas seperti secara ekonomi

P	
Paradigma tindakan	: Pola pikir atau cara pandang yang membentuk
S	
Siklus	: Kejadian atau sejarah yang berulang
T	
Temperatur	: Kondisi panas atau dingin suatu objek tertentu
U	
UNCLOS	: United Nations Convention on The Law of the Sea yang disebut juga Konvensi PBB dalam hukum laut
<i>Unregulated Fishing</i> karena belum diatur	: Kegiatan perikanan yang tidak sah/ilegal atau
<i>Unreported Fishing</i>	: Kegiatan perikanan yang tidak dilaporkan atau dilaporkan dengan tidak sesuai ketentuan yang berlaku

PROFIL PENULIS



Dr. Firdaus Hamta, S.E., M.Si. Lahir di Kuala Enok, Riau. Menyelesaikan Pendidikan akhir Doktor Ilmu Ekonomi (S-3) di Universitas 17 Agustus 1945 (UNTAG) Surabaya tahun 2018. Aktif mengajar di FEB Universitas Riau Kepulauan di Batam sejak tahun 2012 sampai sekarang. Aktif meneliti dan mengajar terkait ilmu ekonomi dan kemaritiman saat ini.



Kolonel Laut (S) Dr. H. Asep Iwa Soemantri, S.E., M.M., M.Tr.Opsla. Lahir di Bandung Jawa Barat. Aktif sebagai prajurit TNI AL sejak tahun 1996, dan Dosen di Akademi Angkatan Laut (AAL). Pendidikan akhir Doktor Ilmu Ekonomi (S-3) di (UNTAG) Surabaya tahun 2017. Aktif meneliti dan nara sumber di bidang pertahanan maritim dan manajemen logistik.



Rabu, S.H., M.H., CPM., CPA. lahir Pulau Akar Batam. Aktif mengajar di Fakultas Hukum Universitas Riau Kepulauan di Batam sejak tahun 2009. Pendidikan akhir Magister Hukum (S-2) di Universitas Islam Riau tahun 2011. Aktif melakukan penyuluhan hukum terkait isu lingkungan & kelautan, budi daya dan rehabilitasi mangrove di Prov. Kepulauan Riau.



Yustinus Farid S., S.IP., MPA. Lahir di Nganjuk Jawa Timur. Pendidikan akhir Magister Administrasi Publik (S-2) di Universitas Gadjah Mada Yogyakarta tahun 2011. Saat ini aktif menjadi Dosen Fisipol di Universitas Riau Kepulauan di Batam. Aktif melakukan penelitian dan pengabdian kepada masyarakat di pesisir Prov. Kepulauan Riau.



Yarsi Efendi, S.Pd., M.Pd. lahir di Parit Malintang Sumatra Barat. Pendidikan akhir Magister Manajemen Pendidikan (S-2) Universitas Sarjana Wiyata Yogyakarta. Mengajar sejak tahun 2004 di FKIP Universitas Riau Kepulauan Batam. Aktif meneliti dan pengabdian kepada masyarakat terkait ekosistem laut/biota laut di Prov. Kep. Riau.



Ir. Petra Paulus Tarigan, M.M., MBA., CPM. Lahir di Pematang Siantar Sumatra Utara. Aktif mengajar di Fakultas Teknik Universitas Riau Kepulauan Batam sejak tahun 2009. Pendidikan akhir Magister Bisnis Administration (MBA) tahun 2008. Aktif menjadi narasumber kemaritiman. Sejak 2017 menjadi Ketua DPD Geomaritim Kep. Riau.

PENGANTAR WAWASAN MARITIM

Konsep maritim Indonesia tidak terlepas dari upaya mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan, sebagaimana termaktub dalam Deklarasi Djuanda tahun 1957 yang merupakan cikal bakal Wawasan Nusantara dan telah diakui oleh dunia internasional melalui konferensi PBB tanggal 30 April 1982 (UNCLOS).

Sejarah kerajaan nusantara yang jaya di sektor maritim pada masa lalu, jelas bahwa nenek moyang bangsa Indonesia sesungguhnya mewariskan sosial, budaya, ekonomi dan pertahanan maritim. Sisi lain, fenomena dan potensi terjadinya pergolakan geopolitik maritim internasional menjadi tantangan tersendiri bagi maritim Indonesia, maka disinilah pentingnya menanamkan wawasan maritim bagi masyarakat Indonesia sebagai upaya membangun kesadaran maritim dan kearifan nasional dalam strategi pembangunan nasional.

Melalui buku ini dengan pendekatan sejarah dan geomaritim, sosial budaya, sumber daya manusia, sumber daya maritim yang berkelanjutan, konsep kepulauan dan hukum laut serta kearifan lokal diharapkan memberikan sumbangsih wawasan maritim, sehingga diharapkan kejayaan maritim nusantara pada masa lalu dapat menjadi siklus kejayaan maritim Indonesia saat ini dan masa depan. Baik melalui Provinsi Kepulauan Riau sebagai poros maritim Indonesia, maupun Indonesia sebagai poros maritim dunia. Semoga buku ini dapat berkontribusi dalam mewujudkan cita-cita tersebut. Aamiin Allahumma Aamiin.

Penerbit Deepublish (CV BUDI UTAMA)
Jl. Kaliurang Km 9,3 Yogyakarta 55581
Telp/Fax : (0274) 4533427
Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

✉ cs@deepublish.co.id
📘 Penerbit Deepublish
📱 @penerbitbuku_deepublish
🌐 www.penerbitdeepublish.com



Kategori : Kemaritiman

ISBN 978-623-02-7556-2



9 786230 275562