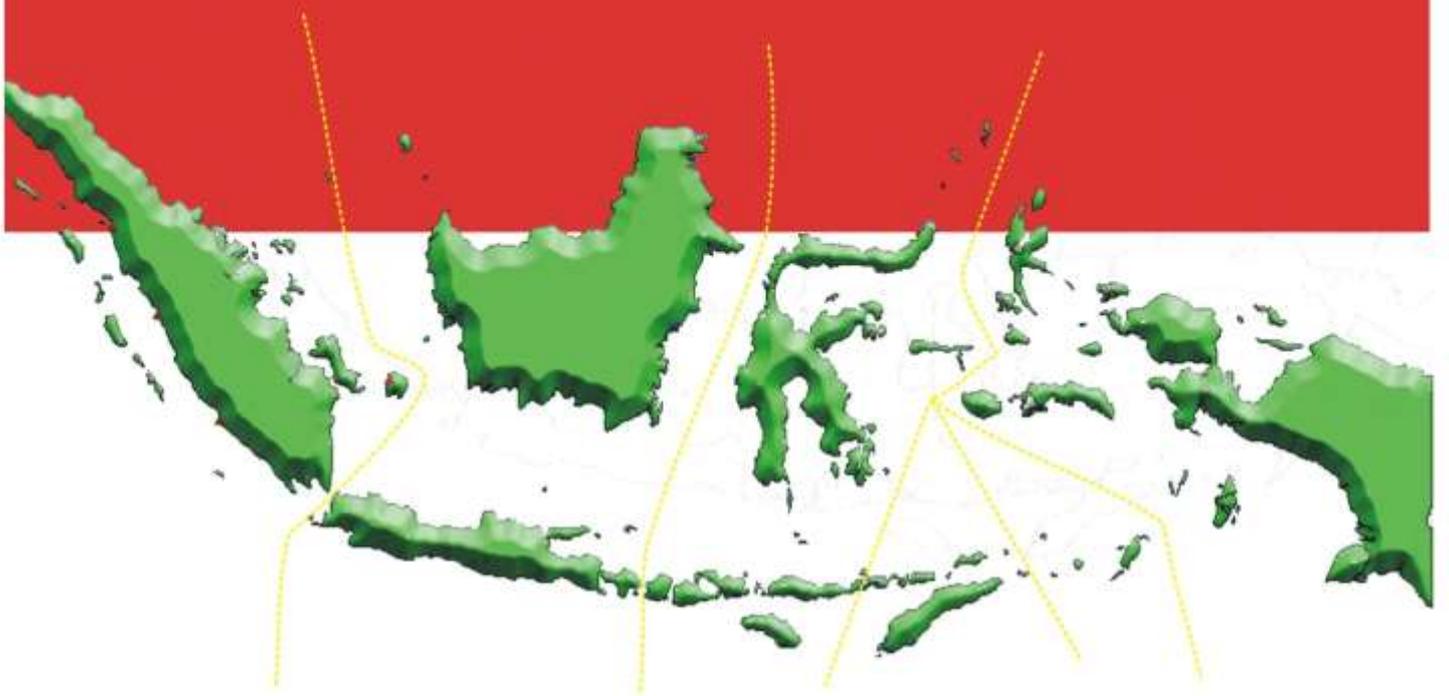




# MAKNA NEGARA KEPULAUAN



**BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT  
REPUBLIK INDONESIA**

# **MAKNA NEGARA KEPULAUAN**

<http://www.bakorkamla.go.id>

**BAKORKAMLA**

**MAKNA NEGARA KEPULAUAN**  
**Begi Hersutanto, SH., MA.**

*29 Desember, 2009*

GAKUM KAMLA 004.01.2009

Hak cipta di lindungi oleh Undang-undang

*All rights reserved*

© Penerbit: Badan Koordinasi Keamanan Laut, Jl. Dr. Sutomo No. 11 Jakarta Pusat 10710

Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari pemegang hak cipta, sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun juga, seperti cetak, fotocopi, mikrofilm, CD-Rom, dan rekaman suara.

Penerbit tidak bertanggung jawab terhadap isi dan penulisan buku ini.

**ISBN : 978-602-8741-00-2**

<http://www.bakorkanla.go.id>

**PENDIDIKAN DAN PELATIHAN  
PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN DI LAUT  
SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM**

**TIM TEHNIS**

FX. EDDY SANTOSO, S.Ip	Ketua Tim
Ir. RATHOYO RASDAN, MBA	Wakil Ketua Tim
Capt. HENGKY SUPIT	Sumber Materi
Drs.WILLEM NIKSON.S, M.M (APU)	Pengonsep/Penyusun Kurikulum
DR.IRWAN SUMADJI, M.E	Pengonsep/Penyusun Silabi/SAP
RETNO WINDARI, S.H, M.Sc	Penyusun Silabi/SAP
SAFAAT WIDJAJABRATA	Penyelaras/Pendukung Materi
BEGI HERSUTANTO, S.H., MA	Penyelaras/Pendukung Materi
Dra. TATI SRI HARYATI	Penyelaras/Pendukung Materi
ELVA SUSANTI, S.E	Sekretariat
TRIDEA SULAKSANA, S.H	Sekretariat

**Penulis Naskah: BEGI HERSUTANTO, SH, MA.**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan berkahNya sehingga buku **MAKNA NEGARA KEPULAUAN** dapat diwujudkan.

Buku ini diterbitkan berdasarkan Surat keputusan Kalakhar Nomor: Skep-077/Kalakhar/Bakorkamla/VIII/2009 dengan maksud untuk menjadi pedoman bagi **PEMBELAJARAN DAN PEMAHAMAN** bagi seluruh pihak yang berkepentingan dan bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan di laut. Dengan demikian panduan pengetahuan ini akan memberikan makna yang lebih dalam bagi seluruh pemangku kepentingan.

Buku Pedoman Penegakkan Hukum di Bidang Keamanan, Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan di laut/maritim terdiri dari beberapa seri yang merupakan satu kesatuan dan buku ini merupakan buku seri ke empat menjadi salah satu acuan pengetahuan.

Pada kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih secara khusus kepada Pimpinan Bakorkamla karena beliau yang mendorong terbitnya buku ini. Tidak lupa kepada teman teman team sejawat dan kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya buku ini, yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu.

Khusus kepada Pemerintah Republik Indonesia melalui Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut, seluruh Pimpinan dan staf yang terlibat, kontributor penulis, kami mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuannya untuk dijadikan contoh dalam mengimplementasikan buku pedoman ini.

Akhirul kalam, kami berharap agar buku ini bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan, serta lingkungan maritim.

Tiada gading yang tak retak, penyusun menyadari bahwa buku ini masih jauh dari sempurna, kritik dan saran membangun kami harapkan dari sidang pembaca.

Jakarta, 29 Desember 2009

Penyusun

**Paket Seri Buku:**

**Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan Laut/Maritim**

**Seri :**

1. **Makna Negara Kepulauan**
2. Hukum Laut Zona Zona Maritim Sesuai Unclos 1982 dan Konvensi Konvensi Bidang Maritim
3. Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di Laut
4. Penegakan Hukum Maritim ( Maritime Law Enforcement )
5. Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut
6. Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan
7. Penuntun Keselamatan Perlindungan Lingkungan Laut dan Bela Negara
8. Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
9. Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut Dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim

<http://www.bakorkam.go.id>



## **Republik Indonesia**

### **Kata Sambutan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut**

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, atas perkenan-Nya buku Makna Negara Kepulauan akhirnya terbit juga. Buku ini merupakan salah satu dari produk-produk strategis dalam menggugah kesadaran kita semua tentang arti pentingnya penegakan peraturan perundang-undangan hukum di laut.

Buku ini juga merupakan satu dari sepuluh buku yang disusun oleh Tim yang ditunjuk berdasarkan Surat Keputusan Kalakhar Bakorkamla untuk memenuhi berbagai kebutuhan dan kepentingan yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA).

Buku ini berisi pengantar untuk memperoleh pemahaman yang mendasar tentang hakekat Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang yang dituntut untuk memiliki wawasan kelautan sesuai dengan kondisi kenyataan geografis yang ada ditengah perkembangan lingkungan strategis regional maupun global. Lebih jauh, buku ini juga berupaya untuk berkontribusi dalam meluruskan cara pandang di kalangan generasi penerus bangsa bahwa dengan memiliki kondisi sebagai negara kepulauan yang kaya akan berbagai potensi, ternyata kondisi tersebut menghadirkan berbagai tantangan dan potensi ancaman yang memerlukan perhatian khusus, serta implementasi kebijakan yang tepat dengan berorientasi pada kondisi negara kepulauan. Terkait dengan hal tersebut, buku ini berupaya untuk menumbuhkan paradigma bahwa Indonesia sebagai bangsa kepulauan, memiliki berbagai keanekaragaman dan kekayaan laut yang dapat dikembangkan kearah pengembangan potensi ekonomi kelautan yang harus dimanfaatkan dalam kerangka pembangunan nasional, serta harus senantiasa dijaga dengan baik.

Saya selaku Kepala Pelaksana Harian BAKORKAMLA, menghimbau kepada semua pihak yang berkepentingan untuk menjadikan buku ini sebagai tambahan rujukan di bidang keselamatan dan keamanan laut serta lingkungan maritim, karena buku-buku rujukan seperti ini langka dan sulit kita jumpai di toko-toko buku maupun perpustakaan umum. Mudah-mudahan buku ini dapat ikut memperkaya pengetahuan kita tentang kelautan dalam arti luas.

Dengan memiliki pengetahuan yang memadai, semua pihak diharapkan dapat menyamakan pandangan, sikap dan perilaku yang sejalan dengan kepentingan

bangsa dan negara tentang arti pentingnya laut nusantara kita. Sehingga kedepan tidak ada lagi menonjolkan ego sektoral dan tumpang tindih kewenangan dalam upaya peningkatan keselamatan dan kemanan laut serta perlindungan lingkungan maritim di Indonesia.

Demikian sambutan saya, tidak lupa saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada Tim Penyusun yang dengan kerja keras dan dedikasi yang tinggi berhasil menyusun dan merampungkan buku ini. Sumbangan pemikiran dan peran serta mereka merupakan dharma bakti bagi bangsa dan negara khususnya bagi kejayaan di laut nusantara sebagaimana harapan para *founding fathers* negeri ini. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada seluruh rakyat dan bangsa Indonesia

Jakarta, 29 Desember 2009

**BUDHI HARDJO**  
Laksamana Madya TNI

<http://www.bakorkamla.go.id>

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>III</b>
<b>SAMBUTAN KALAKHAR BAKORKAMLA .....</b>	<b>V</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>VII</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. TUJUAN .....	1
B. LATAR BELAKANG.....	1
<b>BAB II. NEGARA KEPULAUAN DALAM WAWASAN NUSANTARA .....</b>	<b>7</b>
A. MASALAH-MASALAH TERITORIAL .....	9
B. WAWASAN NUSANTARA .....	10
<b>BAB III. JALANYANGPANJANGMENUJUPENGAKUAN SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN .....</b>	<b>13</b>
A. ARCHIPELAGIC POLICY .....	14
B. UPAYA MENUJU ARCHIPELAGIC STATE .....	16
<b>BAB IV. LINGKUNGAN STRATEGIS .....</b>	<b>24</b>
A. LINGKUNGAN STRATEGIS GLOBAL .....	25
B. LINGKUNGAN STRATEGIS REGIONAL .....	29
C. NILAI STRATEGIS INDONESIA SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN .....	30
D. TANGGUNG JAWAB SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN .....	34
<b>BAB V. MEMBANGUN NEGARA KEPULAUAN .....</b>	<b>36</b>
A. BERKAH EKONOMI KELAUTAN .....	37
B. PERUBAHAN PARADIGMA MENUJU EKONOMI KELAUTAN .....	39
C. LINTASAN SEJARAH .....	40
D. KEMBALI KE AKAR .....	43
E. ROADMAP PEMBANGUNAN KELAUTAN .....	45
<b>BAB VI. PENUTUP.....</b>	<b>48</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	

# BAB 1 PENDAHULUAN

## A. TUJUAN

Tujuan dari penulisan modul ini adalah sebagai penunjang kegiatan pelatihan bagi calon-calon aparat penegak hukum di laut dalam rangka upaya untuk meningkatkan dan menambah wawasan sebagai bagian dari negara kepulauan, serta meningkatkan *awareness* tentang potensi dan tantangan sebagai negara kepulauan.

## B. LATAR BELAKANG

Indonesia adalah negara di Asia Tenggara, terletak di garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Karena letaknya yang berada di antara dua benua, dan dua samudra, ia disebut juga sebagai Nusantara (Kepulauan Antara). Terdiri dari 17.508 pulau, Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Dengan populasi sebesar 222 juta jiwa pada tahun 2006, Indonesia adalah negara berpenduduk terbesar keempat di dunia dan negara yang berpenduduk Muslim terbesar di dunia, meskipun secara resmi bukanlah negara Islam.

Dua per tiga luas Indonesia adalah lautan membentengi ribuan pulau dari Sabang hingga Merauke. Dunia pun mencatat Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan sejumlah 17.508 pulau di dalamnya. Jauh sebelum bangsa ini bercerita bagaimana mereka membajak sawah hingga

memanen padi, lada, teh, dan kopi, sebenarnya nenek moyang bangsa ini telah berlayar jauh bahkan hingga ke Afrika.

Mereka membawa rempah-rempah ke berbagai negeri. Berbagai cerita perdagangan dan pengembaraan nenek moyang Indonesia itu tercatat dengan baik pada relief Candi Borobudur. Sriwijaya, Majapahit, Samudra Pasai, melengkapi sejarah keemasan Nusantara sebagai bangsa yang tidak dapat terlepas dari laut dan daratan. Lalu mengapa pada masa belakangan ini anak bangsa justru mengakui negeri ini sebagai negara agraris?

Laut, pesisir, dan sungai adalah urat nadi yang menjadi kekuatan bangsa ini sejak dulu. Di tiga tempat ini lah pelabuhan-pelabuhan besar tercipta, penuh dengan aktivitas pedagang dari berbagai pulau di Nusantara tetapi juga dari belahan dunia yang membuat perekonomian dan peradaban bergerak dengan cepat. Kekuatan itu disadari Belanda karena itu pribumi didesak masuk ke daratan hingga pegunungan. Sejak saat itu pribumi dipaksa menjadi petani agar Belanda dapat membawa hasil bumi ke negerinya dan memperdagangkannya di daratan Eropa. "Cultuurstelsel" atau tanam paksa dengan membuka perkebunan-perkebunan besar yang diterapkan Belanda membuat bangsa Indonesia lupa akan laut. Hingga jaman kolonial berakhir, kaum pribumi tetap bertani dan berkebun.

Labih jauh, kata "Indonesia" berasal dari kata dalam bahasa Latin yaitu *Indus* yang berarti "Hindia" dan kata dalam bahasa Yunani *nesos* yang berarti "pulau". Jadi, kata Indonesia berarti wilayah Hindia kepulauan, atau kepulauan yang berada di Hindia, yang menunjukkan bahwa nama ini terbentuk jauh sebelum Indonesia menjadi negara berdaulat. Pada tahun 1850, George Earl, seorang etnolog berkebangsaan Inggris, awalnya

mengusulkan istilah *Indunesia* dan *Malayunesia* untuk penduduk "Kepulauan Hindia atau Kepulauan Melayu". Murid dari Earl, James Richardson Logan, menggunakan kata *Indonesia* sebagai sinonim dari *Kepulauan India*. Namun, penulisan akademik Belanda di media Hindia Belanda tidak menggunakan kata *Indonesia*, tetapi istilah *Kepulauan Melayu* (*Maleische Archipel*); *Hindia Timur Belanda* (*Nederlandsch Oost Indië*), atau *Hindia* (*Indië*); *Timur* (*de Oost*); dan bahkan *Insulinde* (istilah ini diperkenalkan tahun 1860 dalam novel *Max Havelaar* (1859), ditulis oleh Multatuli, mengenai kritik terhadap kolonialisme Belanda).

Sejak tahun 1900, nama Indonesia menjadi lebih umum pada lingkungan akademik di luar Belanda, dan golongan nasionalis Indonesia menggunakannya untuk ekspresi politik. Adolf Bastian dari Universitas Berlin mempopulerkan nama ini melalui buku *Indonesien oder die Inseln des Malayischen Archipels, 1884-1894*. Pelajar Indonesia pertama yang menggunakannya ialah Suwardi Suryaningrat (Ki Hajar Dewantara), yaitu ketika ia mendirikan kantor berita di Belanda yang bernama *Indonesisch Pers Bureau* di tahun 1913.

Indonesia yang kita kenal sekarang memiliki 17.504 pulau besar dan kecil, sekitar 6000 di antaranya tidak berpenghuni, yang menyebar disekitar khatulistiwa, yang memberikan cuaca tropis. Posisi Indonesia terletak pada koordinat 6°LU - 11°08'LS dan dari 95°BB - 141°45'BT serta terletak di antara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia/Oseania.

Wilayah Indonesia terbentang sepanjang 3.977 mil di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Luas daratan Indonesia adalah 1.922.570 km<sup>2</sup>

dan luas perairannya 3.257.483 km<sup>2</sup>. Pulau terpadat penduduknya adalah pulau Jawa, di mana setengah populasi Indonesia hidup. Indonesia terdiri dari 5 pulau besar, yaitu: Jawa dengan luas 132.107 km<sup>2</sup>, Sumatera dengan luas 473.606 km<sup>2</sup>, Kalimantan dengan luas 539.460 km<sup>2</sup>, Sulawesi dengan luas 189.216 km<sup>2</sup>, dan Papua dengan luas 421.981 km<sup>2</sup>. Batas wilayah Indonesia searah penjuruan mata angin, yaitu:

Utara	Negara Malaysia, Singapura, Filipina, dan Laut Cina Selatan
Selatan	Negara Australia, Timor Leste, dan Samudra Indonesia
Barat	Samudra Indonesia
Timur	Negara Papua Nugini, Timor Leste, dan Samudra Pasifik

Sebagai negara kepulauan, Indonesia berbatasan dengan Malaysia di Pulau Kalimantan, dengan Papua Nugini di Pulau Papua dan dengan Timor Leste di Pulau Timor. Negara tetangga lainnya adalah Singapura, Filipina, Australia, dan wilayah persatuan Kepulauan Andaman dan Nikobar di India.

Sejarah Indonesia banyak dipengaruhi oleh bangsa lainnya. Kepulauan Indonesia menjadi wilayah perdagangan penting setidaknya sejak abad ke-7, yaitu ketika Kerajaan Sriwijaya menjalin hubungan agama dan perdagangan dengan Tiongkok dan India. Kerajaan-kerajaan Hindu dan

Buddha telah tumbuh pada awal abad Masehi, diikuti para pedagang yang membawa agama Islam, serta berbagai kekuatan Eropa yang saling bertempur untuk memonopoli perdagangan rempah-rempah Maluku semasa era penjelajahan samudra. Setelah sekitar 350 tahun penjajahan Belanda, Indonesia menyatakan kemerdekaannya di akhir Perang Dunia II. Selanjutnya Indonesia mendapat tantangan dari bencana alam, korupsi, separatisme, proses demokratisasi dan periode perubahan ekonomi yang pesat.

Dari Sabang sampai Merauke, Indonesia terdiri dari berbagai suku, bahasa dan agama yang berbeda. Suku Jawa adalah grup etnis terbesar dan secara politis paling dominan. Semboyan nasional Indonesia, "*Bhinneka tunggal ika*" ("Berbeda-beda tetapi tetap satu"), berarti keberagaman yang membentuk negara. Selain memiliki populasi besar dan wilayah yang padat, Indonesia memiliki wilayah alam yang mendukung tingkat keanekaragaman hayati terbesar kedua di dunia.

Dengan melihat berbagai kenyataan yang menggambarkan kondisi geografis geografis dan pengaruh historis tersebut diatas yang dikemudian hari mempengaruhi perkembangan dinamika Indonesia sebagai bangsa kepulauan, modul ini akan mengelaborasi lebih jauh tentang wawasan dan paradigma negara kepulauan, sejarah status negara kepulauan, nilai strategis dan tantangan dari negara kepulauan, formulasi kebijakan yang berorientasi pada kondisi kepulauan, serta pengembangan paradigma pembangunan nasional yang berorientasi pada ekonomi kelautan.

## **BAB 2**

### **NEGARA KEPULAUAN DALAM WAWASAN NUSANTARA**

Indonesia merupakan suatu negeri yang amat unik dengan berbagai keanekaragaman dan kekayaan yang ada. Hanya sedikit negara di dunia, yang bila dilihat dari segi geografinya, memiliki kesamaan dengan Indonesia. Jika dibandingkan dengan negara-negara kepulauan di dunia, seperti Jepang dan Filipina, Indonesia dengan kepulauannya memiliki jauh lebih banyak keanekaragaman dan keayaan alam.

Indonesia adalah suatu negara, yang terletak di sebelah tenggara benua Asia, membentang sepanjang 3,5 juta mil, atau sebanding dengan seperdelapan panjang keliling Bumi, serta memiliki tak kurang dari 17.508 pulau. Tentunya, hal ini adalah suatu kebanggaan dan kekayaan, yang tidak ada tandingannya lagi di dunia ini. Namun bila dipikirkan lebih jauh, kondisi tersebut menghadirkan tantangan tersendiri bagi bangsa dan negara Indonesia.

Sekilas, Indonesia terlihat seperti pecahan-pecahan yang berserakan, dimana keseluruhan 17.508 pecahan pulau-pulau yang tersebar sepanjang 3,5 juta mil memiliki tantangan dan kesulitan yang tinggi untuk dapat dipersatukan. Oleh sebab itu, dalam rangka untuk mempersatukan Bangsa Indonesia, diperlukan adanya sebuah konsep Geopolitik yang benar-benar cocok digunakan oleh Bangsa Indonesia.

Sebelum menuju pembahasan tentang konsep geopolitik Indonesia, terlebih dahulu kami akan membahas tentang kondisi serta keadaan Indonesia ditinjau dari segi geografisnya. Ada beberapa sisi pandang kondisi geografis bangsa Indonesia, meliputi kondisi wilayah secara fisik, serta kondisi Indonesia ditinjau dari lokasinya.

1. Kondisi wilayah Indonesia, meliputi:

- a. Letak geografis;
- b. Posisi Silang;
- c. Iklim;
- d. Sumber-Sumber Alam;
- e. Faktor-Faktor Sosial Politik.

2. Posisi wilayah Indonesia

Keberadaan lokasi merupakan faktor utama yang mempengaruhi politik di Indonesia. Indonesia berada pada dua benua, yaitu Asia dan Australia. Indonesia juga berada diantara dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Hindia.

Posisi silang, seperti yang telah dijelaskan pada poin kondisi fisik, menyebabkan Indonesia menjadi suatu daerah Bufferzone, atau daerah penyangga. Hal ini bisa dilihat pada aspek-aspek dibawah ini:

1. **Politik**

Indonesia berada diantara dua sistem politik yang berbeda, yaitu demokrasi Australia dan demokrasi Asia Selatan;

## 2. **Ekonomi**

Indonesia berada di antara sistem ekonomi liberal Australia dan sistem ekonomi sentral Asia;

## 3. **Ideologis**

Indonesia berada diantara ideologi kapitalisme di Selatan dan komunis di sebelah utara;

## 4. **Sistem Pertahanan**

Indonesia berada diantara sistem pertahanan maritim di selatan, dan sistem pertahanan kontinental di utara.

Selain menjadi daerah *Bufferzone*, Indonesia pun memperoleh beberapa keuntungan disebabkan kondisinya yang silang tersebut. Antara lain:

1. Berpotensi menjadi jalur perdagangan Internasional;
2. Dapat lebih memainkan peranan politisnya dalam percaturan politik Internasional;
3. Lebih aman dan terlindung dari serangan-serangan negara kontinental.

### **A. MASALAH-MASALAH TERITORIAL**

Indonesia, sebagai sebuah negara kepulauan yang amat luas, memiliki berbagai masalah berkaitan dengan kondisinya itu. Beberapa faktor yang mempengaruhi timbulnya masalah teritorial ini antara lain, dasar geografi, demografi, serta kondisi sosial masyarakat.

Masalah-masalah teritorial yang terjadi di Indonesia, pada umumnya menyangkut beberapa hal berikut:

1. Pembinaan wilayah untuk menciptakan ketahanan nasional yang maksimal dan efektif;
2. Faktor kesejahteraan dan keamanan;
3. Pembinaan teritorial yang dititikberatkan pada penyusunan potensi Hankam;

Bila masalah-masalah yang timbul dari beberapa faktor di atas dapat diatasi dengan baik oleh Bangsa Indonesia, maka akan tercapailah suatu keadaan yang dinamakan ketahanan nasional. Untuk mencapai keadaan tersebut, terdapat suatu prosedur yang dinamakan “geostrategi”.

Secara umum, geostrategi merupakan upaya untuk memperkuat ketahanan di berbagai bidang, yaitu bidang ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, militer, kehidupan beragama, dan pembangunan.

## **B. WAWASAN NUSANTARA**

Seperti telah dikemukakan sebelumnya, diperlukan suatu konsep geopolitik khusus untuk menyiasati keadaan / kondisi Negara Indonesia, yang terdiri dari ribuan pulau dan sepanjang 3,5 Juta Mil. Konsep geopolitik itu adalah Wawasan Nusantara. Berbeda dengan pemahaman geopolitik negara lain yang cenderung mengarah kepada tujuan ekspansi wilayah, konsep geopolitik Indonesia, atau wawasan Nusantara justru bertujuan untuk mempertahankan wilayah. Sebagai negara kepulauan yang luas, Bangsa Indonesia beranggapan bahwa laut yang dimilikinya merupakan sarana “penghubung” pulau, bukan “pemisah”. Sehingga, walaupun terpisah-pisah,

bangsa Indonesia tetap menganggap negaranya sebagai satu kesatuan utuh yang terdiri dari “tanah” dan “air”, sehingga lazim disebut sebagai “tanah air”.

Tujuan dari Wawasan Nusantara dibagi menjadi dua tujuan, yaitu tujuan nasional dan tujuan ke dalam. Tujuan nasional dapat dilihat dalam Pembukaan UUD '45. Pada UUD '45 dijelaskan bahwa tujuan kemerdekaan Indonesia adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk mewujudkan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Sedangkan tujuan yang kedua, yaitu tujuan ke dalam, adalah mewujudkan kesatuan segenap aspek kehidupan baik alamiah maupun sosial. Maka dapat disimpulkan bahwa tujuan bangsa Indonesia adalah menjunjung tinggi kepentingan nasional, serta kepentingan kawasan untuk menyelenggarakan dan membina kesejahteraan, kedamaian dan budi luhur serta martabat manusia di seluruh dunia.

Untuk mewujudkan integrasi tanah air serta mencapai tujuan Wawasan Nusantara diatas, maka dipakailah lima asas, yaitu:

**1. Satu kesatuan wilayah;**

- a. Satu wadah Bangsa Indonesia yang bersatu
- b. Satu kesatuan tumpah darah dengan bersatunya dan dipersatukan segala anugerah dan hakekatnya.

**2. Satu kesatuan negara;**

- a. Satu UUD dan politik pelaksanaannya
- b. Satu ideologi dan identitas nasional.

**3. Satu kesatuan budaya;**

- a. Satu perwujudan budaya nasional atas dasar Bhinneka Tunggal Ika
- b. Satu tertib sosial dan tertib hukum.

**4. Satu kesatuan ekonomi;**

- a. Satu tertib ekonomi sebagai usaha bersama berdasarkan asas kekeluargaan
- b. Seluruh potensi yang ada atau yang dapat diadakan, diselenggarakan secara total untuk mewujudkan suatu kesatuan sistem pertahanan keamanan. Yang meliputi subyek, obyek dan metode.

Perwujudan tanah air sebagai satu kesatuan, sudah sesuai dengan aspirasi dari falsafah Pancasila. Pelaksanaan Wawasan Nusantara akan terlihat hasilnya dengan terwujudnya suatu ketahanan nasional Indonesia.

Ketahanan nasional Indonesia bersifat defensif serta melihat dan mawas ke dalam disertai usaha untuk membina daya, kekuatan serta kemampuan sendiri, meliputi segenap aspek kehidupan alamiah dan sosial. Dengan wawasan Nusantara, suatu ketahanan nasional dapat tercapai sesuai dengan kepribadian serta bentuk kepulauan Indonesia yang satu kesatuan dalam persatuan ini.

Jadi, Wawasan Nusantara bermaksud untuk mewujudkan kesejahteraan, ketenteraman dan keamanan bagi Bangsa Indonesia, dengan demikian ikut serta juga dalam membina kebahagiaan dan perdamaian bagi seluruh umat manusia di dunia.

### **BAB 3**

## **JALAN PANJANG MENUJU PENGAKUAN SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN**

Ada dua peristiwa yang mengubah rezim kelautan nasional dan internasional terjadi di bulan ini. Pertama, Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957, dan kedua, pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut pada 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika.

Dalam deklarasi yang dibacakan Perdana Menteri Djuanda, pemerintah Indonesia mengklaim bahwa segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar wilayah daratan negara Republik Indonesia, dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak negara Republik Indonesia.

Deklarasi tersebut juga menyebutkan bahwa lalu lintas yang damai melalui perairan-perairan pedalaman ini bagi kapal asing terjamin, selama tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Penentuan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis-garis yang menghubungkan titik-titik yang terluar pada pulau-pulau negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan undang-undang.

Berdasarkan deklarasi tersebut maka mulai saat itu, fungsi laut antara tidak lagi sebagai pemisah antarpulau-pulau Indonesia, tetapi berubah

menjadi alat pemersatu bangsa dan sebagai wahana bagi pembangunan, keamanan, dan pertahanan nasional. Presiden Abruurrahman Wahid kemudian menetapkan tanggal 13 Desember sebagai hari Kesatuan Nusantara Indonesia.

Selanjutnya, pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS) pada 10 Desember 1982 berlangsung di Montego Bay, Jamaika. Ketentuan-ketentuan yang tertuang dalam konvensi itu memberi kan pengakuan terhadap negara kepulauan.

Indonesia berjuang selama 25 tahun dan berhasil gemilang merebut pengakuan masyarakat internasional atas konsepsi negara kepulauan. Namun dalam perjalanannya, sampai sekarang ini, bangsa ini masih saja dihadapkan pada tidak adanya kesamaan visi dalam membangun negara kepulauan.

#### **A. “ARCHIPELAGIC POLICY”**

Berdasarkan kedua peristiwa kelautan tersebut, negara kepulauan Indonesia memiliki posisi geografis yang sangat strategis yang melintang di antara dua samudera besar, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, dan di antara dua benua, yaitu BAsia dan Benua Australia. Indonesia memiliki kekayaan alam yang beraneka ragam, baik di darat maupun di laut. Namun demikian, sampai saat ini berbagai keunggulan dan keunikan Indonesia tersebut belum termanfaatkan secara optimal.

Catatan penulis, dari beberapa kali forum diskusi yang membahas permasalahan negara kepulauan-termasuk diskusi di Sinar Harapan-terdapat beberapa permasalahan krusial yang dihadapi Indonesia sebagai

negara kepulauan. *Pertama*, bangsa Indonesia sampai saat ini belum memiliki kebijakan nasional tentang pembangunan negara kepulauan (archipelagic policy) yang terpadu. Kebijakan yang ada selama ini hanya bersifat sektoral, padahal pembangunan di negara kepulauan memiliki keterkaitan antarsektor yang tinggi.

*Kedua*, lemahnya pemahaman dan kesadaran tentang arti dan makna Indonesia sebagai negara kepulauan dari segi geografi, politik, ekonomi, sosial dan budaya. Apalagi, itu belum ditunjang dengan sumber daya manusia yang andal. Saat ini Indonesia hanya memiliki 0,8% sumber daya manusia (SDM) kelautan yang lulus S1, S2, dan S3.

*Ketiga*, bangsa Indonesia sampai saat ini belum menetapkan batas-batas wilayah perairan dalam. Padahal, wilayah perairan dalam mutlak menjadi kedaulatan bangsa Indonesia. Artinya tidak boleh ada satu kapal asing pun yang boleh masuk ke perairan dalam Indonesia. Selain itu, bangsa Indonesia juga memiliki kedaulatan mutlak untuk mengelola sumber daya laut yang berada di wilayah perairan dalam.

*Keempat*, pertahanan dan ketahanan negara dari sisi matra laut yang mencakup: (1) belum optimalnya peran pertahanan dan ketahanan laut dalam menjaga keutuhan bangsa dan negara; (2) ancaman kekuatan asing yang ingin memanfaatkan perairan ZEEI; (3) belum lengkapnya perangkat hukum dalam implementasi pertahanan dan ketahanan laut; (4) masih terbatasnya fasilitas untuk melakukan pengamanan laut; (5) makin meningkatnya kegiatan terorisme, perompakan, dan pencurian ikan di wilayah perairan laut

Indonesia; dan (6) masih lemahnya penegakan hukum kepada pelanggar hukum.

## **B. UPAYA MENUJU “ARCHIPELAGIC STATE”**

Ada lima upaya yang seyogyanya ditempuh untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan. Pertama, meningkatkan pemahaman pentingnya laut dari aspek geopolitik dan geostrategis kepada seluruh komponen. Sebagai negara kepulauan, Indonesia selayaknya memiliki armada pengamanan laut yang andal dan kuat guna menjaga keutuhan NKRI dan sumber daya alamnya.

Kedua, mengubah orientasi pembangunan dari land based oriented menjadi archipelagic based oriented. Konsep archipelagic based oriented adalah mencakup darat, laut dan udara. Berdasarkan hal tersebut, strategi pembangunan 25 tahun ke depan harus berpatokan pada road map menjadi negara maritim yang besar, kuat, dan makmur, dan didukung oleh pertanian yang maju dan industri yang modern.

Ketiga, menentukan batas-batas wilayah perairan pedalaman dan menetapkannya dalam bentuk peraturan pemerintah. Dengan adanya penetapan batas-batas perairan dalam tersebut, kapal-kapal negara lain tidak diperbolehkan melewati perairan tersebut tanpa kecuali. Selain itu, perlu juga dikaji tentang potensi yang terkandung dalam perairan pedalaman.

Keempat, mengembangkan sistem pendidikan berbasis kelautan pada sistem pendidikan nasional. Pemerintah daerah juga perlu didorong untuk mengalokasikan dana yang cukup bagi pengembangan pendidikan dan

pelatihan kelautan di wilayahnya dan menerapkan teknologi kelautan tepat guna kepada masyarakat khususnya nelayan.

Kelima, mempercepat penetapan garis batas antara Indonesia dengan negara-negara tetangganya di kawasan laut. Beberapa yang perlu mendapatkan perhatian khusus adalah perbatasan dengan Filipina, khususnya di sebelah Selatan Mindanao antara Pulau Merampit, Mianggas, dan Marore yang oleh Filipina dianggap berada di dalam perairan yang termasuk dalam persetujuan Amerika-Spanyol 1898. Walaupun arbitrase Max Huber 1928 telah mengakui bahwa Pulau Mianggas adalah Pulau Hindia Belanda yang kini menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Indonesia.

Selain itu, juga menetapkan garis batas yang menghubungkan antara batas laut wilayah antara Indonesia dan Malaysia di Selat Malaka dan antara Indonesia dengan Singapura di Selat Singapura, khususnya garis batasnya di sebelah barat Pulau Nipah sampai ke ujung Selat Malaka, dan di sebelah timur antara Batam dengan Changi.

Dalam memperingati Hari Nusantara ini hendaknya semua unsur masyarakat, politisi, pemerintah, aparat keamanan dan semua stakeholders kelautan lainnya dapat berperan aktif untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang kuat. Orientasi pembangunan ekonomi nasional berbasis kepulauan sudah merupakan kebutuhan yang mendesak. Demi kesejahteraan masyarakat dan menjaga keutuhan wilayah NKRI.

## BAB 4 LINGKUNGAN STRATEGIS

Kebijakan umum pemerintah menegaskan bahwa penyelenggaraan hubungan luar negeri dan pelaksanaan politik luar negeri merupakan salah satu komponen utama dalam memperjuangkan NKRI. Penegasan itu mencerminkan kebutuhan pengembangan wawasan ke-Indonesiaan, baik dalam konteks kewilayahan maupun kebangsaan. Pada tingkat pelaksanaan, efektifitas penyelenggaraan hubungan luar negeri dan pelaksanaan politik luar negeri memerlukan sinergi dan keterlibatan di antara seluruh *stake holders* yang berwujud pada diplomasi total.

Interaksi yang diciptakan Indonesia dengan negara-negara tetangga dan negara-negara sahabat harus bersifat kondusif agar tetap dapat memajukan sikap saling pengertian dan menghormati di antara masyarakat bangsa-bangsa. Dalam kaitan ini, berangkat dari adanya asumsi *action theory*, sinergi politik luar negeri Indonesia harus diseseaikan dengan perkembangan lingkungan yang terjadi di sekeliling Indonesia dalam upaya untuk mendukung kepentingan dan keamanan nasional Indonesia. Untuk selanjutnya politik luar negeri Indonesia harus dijadikan dasar komitmen bagi tujuan dan sasaran untuk mempertahankan, mengamankan kepentingan nasional dalam politik internasional serta menentukan posisi dan peranan Indonesia dalam isu-isu internasional yang berkembang serta terhadap dinamikan lingkungan sekitarnya.

## **A. LINGKUNGAN STRATEGIS GLOBAL**

Stabilitas keamanan lingkungan strategis menjadi bagian dari kepentingan nasional Indonesia. Indonesia tidak mungkin dapat hidup dalam lingkungan yang tidak aman, karena dampak dari lingkungan yang tidak aman tersebut akan masuk dan mempengaruhi kondisi dalam negeri. Terkait dengan hal tersebut, kondisi stabilitas dan keamanan maritime merupakan salah satu faktor dominant yang mempengaruhi stabilitas dan keamanan di kawasan. Berbagai potensi gangguan stabilitas dan keamanan maritime tersebut diantaranya meliputi potensi ancaman bersenjata di laut, sengketa batas wilayah, penggunaan media laut sebagai sarana berbagai aktifitas illegal trafficking, keamanan dan kelancaran navigasi, dan berbagai permasalahan kelestarian lingkungan hidup. Oleh karena itu, dalam hal ini Indonesia berkepentingan untuk mencermati perkembangan situasi yang mengancam perdamaian dunia dan stabilitas regional serta mengancam Indonesia, sehingga dengan pencermatan terhadap lingkungan strategis akan memungkinkan pengambilan langkah-langkah antisipatif secara tepat.

Indonesia juga menyadari bahwa keamanan nasionalnya khususnya keamanan perairannya menjadi bagian dari kepentingan strategis negara-negara lain. Karena itu, terkait dengan upaya pengamanan dan penegakkan hukum dilaut dalam kerangka besar penyelenggaraan fungsi pertahanan negara Indonesia diarahkan untuk mewujudkan stabilitas nasional sehingga menjadi kondisi yang kondusif bagi stabilitas regional dan global.

Di sisi lain, salah satu faktor pendorong dinamika politik dan keamanan internasional yang semakin meningkat karena adanya pengaruh

fenomena globalisasi dan berbagai implikasinya, negara-negara di dunia dituntut untuk saling bekerjasama, namun pada sisi lain persaingan antarnegara dalam melindungi kepentingan nasional juga semakin meningkat. Interdependensi antarnegara semakin menguat, tetapi pada saat yang bersamaan kesenjangan *power* ekonomi dan militer semakin melebar karena agenda dan isu internasional masih dominan dipengaruhi oleh agenda dan kebijakan negara-negara maju. Akibatnya negara-negara berkembang yang memiliki sumberdaya terbatas, harus lebih hati-hati mengatasi permasalahan yang dihadapi, lebih aktif memperkuat ketahanan nasional di berbagai bidang, dan lebih baik dalam melakukan penyesuaian-penyesuaian yang diperlukan dalam melindungi kepentingan-kepentingan nasionalnya. Untuk itu, melakukan telaahan dan prediksi kecenderungan (analisa) lingkungan strategis global dan regional, bersifat fundamental bagi proses perumusan kebijakan nasional dalam berbagai bidang.

Lebih jauh, dinamika lingkungan strategis internasional selalu membawa dua sisi implikasi baik positif maupun negatif pada sisi lain secara bersamaan, yang secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi perkembangan nasional. Implikasi positif membawa manfaat dalam mendukung cita-cita, tujuan nasional dan kepentingan nasional, sedangkan implikasi negatif menyebabkan meningkatkan potensi ancaman bagi kelangsungan hidup negara. Situasi dan kecenderungan lingkungan strategis pada awal abad 21 sangat jauh berbeda bila dibandingkan dengan periode satu dekade terakhir dalam abad 20. Situasi politik internasional saat ini selain masih diwarnai Oleh sebab itu dalam perkembangannya sekarang kecenderungan lingkungan strategis menjadi semakin sulit diperkirakan.

Semenjak berakhirnya Perang Dingin yang ditandai dengan bubarnya Uni Soviet, dunia mengalami perubahan konstelasi, dari yang sebelumnya berbentuk bipolar dimana terdapat dua kekuatan adidaya, yaitu Amerika Serikat dan Uni Soviet, menjadi tatanan yang bersifat multi-polar dimana terdapat kekuatan-kekuatan baru yang muncul dalam konstelasi geopolitik global. Adapun kekuatan-kekuatan baru tersebut meliputi munculnya China sebagai salah satu kekuatan baru tidak hanya dibidang industry dan juga militer, India, Brazil, dsb.

Menguatnya pengaruh Cina dalam konstelasi global akan memberikan perspektif baru dalam hubungan internasional menuju konsep multi-polar. Kecenderungan ke depan itu tentu saja membawa dorongan penting dalam upaya penanganan masalah keamanan internasional disamping membuka alternatif pilihan lebih luas dalam kerjasama antarnegara. Perkembangan Sementara itu, persoalan krusial di kawasan Timur Tengah dan Semenanjung Korea, isu terorisme internasional dan perlombaan senjata masih tetap terlihat sebagai tantangan berat dalam upaya memelihara perdamaian dan keamanan internasional. Hak asasi manusia, liberalisasi perdagangan, tenaga kerja, ketimpangan pembangunan berkelanjutan, serta masalah-masalah sosial dan pembangunan merupakan isu negatif yang dinilai masih menonjol di sebagian besar negara berkembang.

Dengan adanya indikasi perubahan konstelasi tersebut diatas ternyata juga membawa perubahan pada cara pandang kita terhadap potensi ancaman (Perception of Threat). Dalam wacana studi pertahanan (Defence Studies), digambarkan akan adanya perubahan paradigma pertahanan yang

sebelumnya lebih menitik beratkan pada perception of threat yang mengacu pada *traditional security paradigm* yang ketika pada era perang dingin lebih banyak mengemuka, menjadi berubah ke arah cara pandang yang lebih memberikan ruang pada *non-traditional security paradigm*.

*Traditional Security Paradigm* lebih mengedepankan cara pandang bahwa potensi ancaman suatu negara utamanya berasal dari ancaman militer negara lain, sementara dari sisi pandangan *Non-Traditional Security Paradigm* lebih mengedepankan pandangan bahwa ancaman keamanan suatu Negara juga berasal dari entitas non Negara dan juga bersifat non militer. Ancaman-ancaman yang bersifat *non-traditional* tersebut diantaranya meliputi terorisme, illegal trafficking, piracy dan juga termasuk separatism.

Melihat berkembang yang sedemikian pesat, kitapun juga tidak boleh tertinggal dalam penguasaan kita mengenai perkembangan terbaru yang sedang berkembang saat ini. Diperlukan adanya pendekatan-pendekatan atau strategi-strategi yang visible dan fit dengan perkembangan dan kondisi yang ada. Jika kita tetap berkuat pada pendekatan yang sifatnya tradisional untuk menjawab tantangan yang bersifat non-traditional tentunya pendekatan tersebut akan menjadi sebuah analogi dimana suatu permasalahan diselesaikan dengan cara membuat permasalahan-permasalahan baru.

Selain memerlukan adanya perubahan cara pandang dalam melihat dan menilai potensi ancaman yang berkembang saat ini, diperlukan juga

langkah-langkah nyata dalam tingkat kebijakan yang juga perlu didukung oleh adanya sinergi nasional dalam menghadapi ancaman, tantangan, hambatan dan gangguan (ATHG).

## **B. LINGKUNGAN STRATEGIS REGIONAL**

Isu keamanan regional yang menonjol berupa konflik potensial seperti klaim teritorial di kalangan negara-negara yang saling berbatasan. Klaim teritorial terhadap Laut Cina Selatan oleh Cina dan negara-negara di kawasan Asia Tenggara merupakan isu keamanan regional yang potensial dapat menggiring ke arah perang antarnegara di kemudian hari. Pada saat ini isu Laut Cina Selatan masih tertutup dengan isu-isu global seperti terorisme dan pemanasan global, namun tidak tertutup kemungkinan di kemudian hari dapat mencuat kembali menjadi krisis yang mengancam stabilitas keamanan kawasan. Meskipun Indonesia tidak ikut mengklaim kawasan Laut Cina Selatan, namun potensi konflik yang melibatkan banyak negara tersebut mempunyai dampak terhadap keamanan nasional Indonesia.

Seiring dengan perkembangan tersebut, kemajuan teknologi yang demikian pesat mempengaruhi pengelolaan wilayah laut dan wilayah dirgantara suatu bangsa menjadi semakin kompleks. Negara-negara maju dalam mengelola wilayah laut dan wilayah dirgantaranya acap kali memasuki wilayah negara lain, terutama melalui penggunaan radar berkemampuan jarak jauh atau alat deteksi untuk mengelola wilayah pertahanan udara. Sistem peralatan tersebut tidak tertutup kemungkinan dapat dimanfaatkan untuk tujuan pertahanan sehingga berpotensi mengancam kedaulatan suatu negara.

Bagi Indonesia, keamanan wilayah laut dan wilayah dirgantara mempunyai nilai vital dalam strategi pertahanan negara. Posisi geografi Indonesia yang berbatasan dengan sejumlah negara, serta berada pada salah satu wilayah pelintasan transportasi dunia membawa implikasi terhadap potensi pelanggaran wilayah udara yang cukup tinggi. Pelanggaran wilayah udara oleh suatu negara merupakan ancaman terhadap kedaulatan negara sehingga menjadi ranah fungsi pertahanan negara.

Undang-Undang Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara mengatur bahwa dalam rangka penyusunan dan perumusan strategi pertahanan negara hendaknya senantiasa mengacu pada kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan. Hal ini berarti bahwa dalam rangka upaya pembangunan kekuatan pertahanan Indonesia di masa depan, pembangunan kekuatan pertahanan tersebut harus senantiasa berorientasi pada konsep negara kepulauan.

### **C. NILAI STRATEGIS INDONESIA SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN**

Saat ini dunia berkembang kearah keadaan multi-polar setelah terjadinya fenomena runtuhnya Uni Soviet yang menandai berakhirnya perang dingin. Selain dari keberadaan Amerika Serikat, Eropa, Rusia, dan Jepang di kawasan yang merupakan polar-polar yang masih bertahan dan berkembang pasca perang dingin, pertumbuhan dan perkembangan Cina yang pesat dalam beberapa kurun waktu terakhir ini mendorong Cina untuk menduduki posisi penting sebagai salah satu polar baik di kawasan maupun

secara global. Di sisi lain, India di kawasan juga berkembang menjadi salah satu polar yang memiliki posisi penting sebagai hasil dari pertumbuhan yang pesat di bidang ekonomi dan teknologi.

Berangkat dari pemaparan kondisi tersebut diatas, saat ini posisi Indonesia dikelilingi oleh polar-polar kekuatan yang dapat dikategorikan sebagai *the powers* dalam politik Internasional dalam skala global maupun regional. Bertanyaan besar dari kenyataan tersebut adalah “Bagaimana posisi Indonesia ditengah kondisi tersebut?” dan “Bagaimana posisi tawar Indonesia terhadap *the powers*?”

Nampaknya, bagi masing-masing *power* tersebut, Indonesia memiliki arti penting dan nilai strategis yang sangat signifikan yang membuat masing-masing dari *the powers* tersebut memiliki kepentingan yang besar terhadap Indonesia. Dari sisi geografis, Indonesia dikaruniai dengan posisi yang sangat strategis yang berada di persimpangan jalur pelayaran dan perdagangan. Indonesia merupakan satu-satunya negara di dunia yang sekaligus menguasai 3 alur pelayaran penting dunia. Sebagai contoh dari nilai strategis jalur pelayaran adalah jalur pelayaran Selat Malaka, dimana jalur pelayaran tersebut setidaknya dilalui oleh 65,000 kapal dalam satu tahun. Bagi Jepang, 80% dari total pelayaran bagi suplai minyaknya harus melalui jalur perairan ini. Demikian halnya bagi Cina, setidaknya antara 60%-65% dari kapal-kapal yang mensuplai minyak juga harus melalui perairan ini.

Kepadatan lalu lintas jalur perdagangan internasional dalam wilayah Republik Indonesia tidak hanya terdapat di wilayah perairan selat malaka

saja. Jalur perairan Selat Malaka hanya merupakan satu dari keseluruhan tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI I, II, & III) yang ada. Indonesia merupakan satu-satunya negara di dunia yang memiliki *choke-points* terbanyak di dunia. Salah satu potensi ancaman yang serius bagi kedaulatan NKRI dengan keberadaan ketiga ALKI tersebut adalah adanya upaya internasionalisasi dari status wilayah perairan di ketiga ALKI tersebut, karena jika terjadi internasionalisasi di wilayah-wilayah perairan tersebut, akan memungkinkan berlakunya yurisdiksi internasional negara-negara asing di wilayah NKRI. Hal itu berarti bahwa kedaulatan NKRI di wilayah-wilayah perairan tersebut menjadi terganggu.

Di sisi lain, dari sudut pandang kepentingan internasional, gangguan terhadap kelancaran dan keamanan jalur pelayaran di ketiga wilayah ALKI tersebut akan berpotensi terhadap gangguan stabilitas dan kepentingan internasional. Dalam Hukum Internasional yang berlaku, manakala terjadi gangguan keamanan di wilayah-wilayah perairan tersebut, dan di sisi lain Indonesia dipandang tidak mampu (*incapable*) dan tidak berniat (*unwilling*) untuk melakukan upaya pengamanan, maka kondisi tersebut membuka peluang bagi keterlibatan pihak asing/internasional untuk melakukan pengamanan.

Oleh sebab itu, dalam hal tersebut diatas perlu disadari bahwa hak kedaulatan NKRI sebagai negara kedaulatan ternyata juga mengandung kewajiban terhadap komunitas internasional terhadap penyelenggaraan upaya pengamanan atas wilayah perairan kepulauan Indonesia.

Komunitas internasional tentunya mengharapkan agar Indonesia mampu dan berniat untuk melakukan pengamanan wilayah perairan kepulauan Indonesia, tidak hanya untuk kepentingan nasional tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab negara kepulauan secara internasional. Sebagai negara kepulauan dengan keanekaragaman suku bangsa dan budaya, Indonesia kerap kali dipandang perpotensi terhadap munculnya gangguan keamanan. Bagi Amerika Serikat, Indonesia merupakan contoh sukses sebagai negara demokrasi yang terbesar di dunia dengan tingkat polemik internal yang sangat tinggi. Yang berarti secara ideology Indonesia memiliki nilai strategis yang penting bagi Amerika Serikat.

Seluruh kenyataan nilai strategis Indonesia di atas ternyata masih belum mencakup beberapa kenyataan lain dari fakta nilai strategis Indonesia dari segi sumber daya alam yang besar, kekayaan atas sumber bahan baku industri, jumlah penduduk yang sangat besar yang merupakan potensi pasar yang sangat penting, serta sumber energi minyak dan gas yang besar. Dalam hal ini, bagi Jepang Indonesia merupakan *supplier* gas alam yang signifikan bagi kepentingan dan kebutuhan dalam negerinya.

Dengan melihat fakta-fakta diatas, bagi banyak pihak, Indonesia memiliki nilai yang sangat strategis. Tentunya, nilai strategis Indonesia tersebut tidak akan banyak berarti apa-apa kalau Indonesia sendiri tidak bisa memainkan kartunya dengan tepat sesuai dengan proporsinya. Nilai strategis tersebut harus disadari dan diakui oleh berbagai pihak di Indonesia untuk kemudian diolah untuk dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin dalam mendukung berbagai kepentingan nasional Indonesia

#### **D. TANGGUNG JAWAB SEBAGAI NEGARA KEPULAUAN**

Indonesia dengan wilayah yang sangat luas serta terdiri atas pulau-pulau menuntut strategi pertahanan negara yang tepat untuk mengamankan wilayah tersebut. Karakteristik geografi yang tersusun dari gugusan kepulauan yang terletak di posisi silang, dengan sumber daya alam yang beraneka ragam, serta demografi yang majemuk mengandung tantangan yang sangat kompleks. Tugas untuk melindungi dan mengamankan Indonesia dengan karakteristik yang demikian mengisyaratkan tantangan yang kompleks dan berimplikasi pada tuntutan pembangunan dan pengelolaan sistem pertahanan negara yang berdaya tangkal andal.

Dalam bidang pertahanan, terdapat sejumlah isu yang menonjol, di antaranya isu perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar, separatisme, terorisme, konflik komunal yang bernuansa SARA, gerakan radikalisme yang anarkis, serta isu politik sebagai akibat dari reformasi yang tidak terkendali.

Tanpa mempengaruhi upaya penyelenggaraan keamanan yang bersifat global tersebut tantangan pertahanan negara semakin kompleks, karena selain menghadapi, juga diperhadapkan dengan tantangan dari dalam negeri berupa ancaman separatisme, watak kekerasan yang melekat pada masyarakat yang menjadi penyebab rentannya Indonesia terhadap konflik-konflik berdimensi suku, agama, ras dan antargolongan.

Kondisi geografis kepulauan dimana antara pulau yang satu dengan pulau yang lain terpisah oleh perairan disadari merupakan suatu tantangan

tersendiri yang menuntut ketersediaan infrastruktur yang memadai untuk menghubungkan seluruh pulau-pulau tersebut. Terkait dengan jarak yang memisahkan antara pulau-pulau tersebut, muncul suatu asumsi bahwa kondisi letak pulau yang terpisah-pisah dan tersebar di seluruh wilayah NKRI mengandung suatu potensi ancaman separatisme dalam derajat tertentu mengingat masing-masing dari pulau-pulau tersebut berdiam berbagai suku bangsa yang berbeda-beda dengan budaya dan bahasa yang berbeda-beda pula. Jika masalah insfastruktur antar-pulau tersebut tidak tersedia secara mencukupi dan juga tersedia secara layak dan aman, tentunya kondisi tersebut tidak hanya berkontribusi pada gangguan kelancaran roda perdagangan dan perekonomian antar pulau, tetapi kondisi tersebut juga berpotensi pada terisolasinya daerah-daerah tertentu secara geografis dan lebih jauh dapat mengarah pada munculnya potensi terganggunya pembinaan wawasan kebangsaan.

Dengan melihat kondisi kepulauan tersebut diatas, maka sudah menjadi suatu keharusan bahwa dalam rangka penyelenggaraan pertahanan, serta dalam rangka upaya penjagaan keamanan dan penegakkan hukum di laut, sudah saatnya Indonesia menyadari untuk mengembangkan kemampuan mobilitas yang dapat menjangkau seluruh titik dalam wilayah NKRI sampai dengan titik yang terluar. Tanpa adanya dukungan kemampuan tersebut, nampaknya akan sangat ironis apabila Indonesia sebagai *the largest archipelagic state* tidak disukung dengan kemampuan yang memadai.

## **BAB 5**

### **MEMBANGUN NEGARA KEPULAUAN**

"Geography is destiny, posisi dan kondisi geografi suatu negara sangat menentukan maju-mundurnya suatu bangsa." Demikian diungkapkan Prof Walter Isard, seorang ahli ekonomi wilayah terkemuka di dunia dari 'Negeri Paman Sam', pada akhir 1960-an.

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Sekitar tiga perempat wilayahnya berupa laut seluas 5,8 juta km<sup>2</sup> yang mempersatukan 17.508 pulau dengan 95.161 km garis pantai, terpanjang kedua setelah Kanada. Dalam wilayah pesisir, pulau-pulau kecil dan lautan itu terdapat potensi berbagai SDA dan jasa-jasa lingkungan yang sangat besar, yang hingga kini belum dimanfaatkan secara optimal. Sayangnya, sejak zaman kolonial sampai sekarang, paradigma pembangunan nasional terlalu berorientasi pada daratan (land-based development). Sementara itu, laut hanya diperlakukan sebagai tempat eksploitasi SDA secara ekstraktif, pembuangan limbah ('keranjang sampah'), dan berlangsungnya berbagai kegiatan ilegal.

Boleh jadi, pola pembangunan berbasis daratan itulah yang menjadi salah satu faktor penyebab kurang efisiennya pembangunan ekonomi Indonesia selama ini. Kita belum memanfaatkan fakta geografis negara maritim dan kepulauan terbesar di bumi ini sebagai keunggulan komparatif sekaligus keunggulan kompetitif bangsa.

## **A. BERKAH EKONOMI KELAUTAN**

Sedikitnya ada 11 sektor ekonomi kelautan yang dapat dikembangkan: (1) perikanan tangkap, (2) perikanan budi daya, (3) industri pengolahan hasil perikanan, (4) industri bioteknologi kelautan, (5) pertambangan dan energi, (6) pariwisata bahari, (7) kehutanan, (8) perhubungan laut, (9) sumber daya pulau-pulau kecil, (10) industri dan jasa maritim, dan (11) SDA nonkonvensional.

Potensi produksi lestari sumber daya ikan laut Indonesia mencapai 6,4 juta ton/tahun atau 7,5% dari potensi lestari ikan laut dunia. Saat ini tingkat pemanfaatannya baru mencapai 4,5 juta ton. Kendati belum ada perhitungan tentang potensi ekonomi pariwisata bahari, jika dibandingkan dengan Queensland, Australia, dengan panjang garis pantai yang hanya 2.100 km dan mampu menghasilkan devisa pariwisata bahari sebesar US\$2 miliar/tahun, sejatinya potensi ekonomi pariwisata bahari Indonesia sangat besar.

Sekitar 70% produksi minyak dan gas bumi berasal dari kawasan pesisir dan lautan. Dari 60 cekungan yang potensial mengandung migas, 40 cekungan terdapat di lepas pantai, 14 di pesisir, dan hanya 6 yang di daratan. Dari seluruh cekungan tersebut, potensinya diperkirakan sebesar 11,3 miliar barel minyak bumi. Cadangan gas bumi diperkirakan sebesar 101,7 triliun kaki kubik. Kawasan ini juga kaya akan berbagai jenis bahan tambang dan mineral, seperti emas, perak, timah, bijih besi, dan mineral berat. Belum lama ini ditemukan jenis energi baru pengganti BBM berupa gas hidrat dan gas biogenik di lepas pantai Barat Sumatra dan Selatan Jawa Barat serta bagian

utara Selat Makassar dengan potensi yang sangat besar, melebihi seluruh potensi minyak dan gas bumi (Richardson, 2008).

Belum lagi potensi ekonomi dari industri dan jasa maritim (seperti galangan kapal, coastal and offshore engineering, pabrik peralatan dan mesin kapal serta perikanan, dan teknologi komunikasi dan informasi), pulau-pulau kecil, dan SDA nonkonvensional yang sangat besar. SDA nonkonvensional adalah SDA yang terdapat di wilayah pesisir dan lautan, tetapi karena belum ada teknologinya atau secara ekonomi belum menguntungkan sehingga belum bisa dimanfaatkan. Contohnya adalah deep sea water industries, gas hidrat dan biogenik, bioenergi dari alga laut, energi gelombang, energi pasang surut, OTEC (ocean thermal energy conversion), sumber-sumber mata air tawar di dasar laut (Becker and Carlin, 2004), energi listrik dari ion Na<sup>+</sup> dan Cl<sup>-</sup>, energi nuklir, dan mineral laut.

Potensi total ekonomi kesebelas sektor kelautan Indonesia diperkirakan mencapai US\$800 miliar (Rp7.200 triliun) per tahun atau lebih daripada tujuh kali lipat APBN 2009 dan satu setengah kali PDB saat ini. Sementara itu, kesempatan kerja yang dapat dibangkitkan mencapai 30 juta orang. Ekonomi kelautan semakin strategis bagi Indonesia, seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari Poros Atlantik ke Asia-Pasifik. Dewasa ini, 70% perdagangan dunia berlangsung di kawasan Asia-Pasifik. Sekitar 75% produk dan komoditas yang diperdagangkan ditransportasikan melalui laut Indonesia dengan nilai sekitar US\$1.300 triliun per tahun.

## **B. PERUBAHAN PARADIGMA MENUJU EKONOMI KELAUTAN**

Salah satu "keberhasilan" pemerintahan kolonial meninggalkan jejak kekuasaan di bekas negeri jajahannya, Indonesia, adalah sukses mereka membangun ingatan kolektif baru bahwa anak-anak negeri ini bukanlah bangsa pelaut. Dengan satu dan lain cara, kita sebagai bangsa diposisikan sebagai manusia daratan, di mana aktivitas pertanian adalah yang utama. Hingga kini!

Perlahan-lahan kesadaran baru itu pun terus tertanam. Tradisi besar kelautan yang sudah lekat pada nenek moyang bangsa ini berabad-abad lampau, jauh sebelum bangsa-bangsa kolonialis sampai ke Nusantara, dalam kenyataannya seperti hilang tak berbekas.

Kini, yang tertinggal dan dibangga-banggakan justru sebagai bangsa agraris sekalipun faktanya sebagian besar kebutuhan produk pertanian tanaman pangan masih harus didatangkan dari luar. Bahkan beras sebagai makanan pokok sebagian besar anak-anak bangsa ini pun harus diimpor. Sementara pada saat bersamaan, hasil kekayaan laut Indonesia serta jalur perniagaan di laut Nusantara lebih banyak dimanfaatkan oleh asing.

Memang ironis, akan tetapi, inilah risiko dari pilihan sebuah kebijakan yang—meminjam ungkapan Muhammad Yamin saat menyampaikan pandangan dalam sidang Badan Penyelidik Usaha Persiapan Kemerdekaan Indonesia pada 31 Mei 1945— "berlawanan dengan keadaan sebenarnya". Indonesia yang mestinya berbasis maritim, kelautan, dalam praktiknya justru

kian dalam terperosok mengikuti skenario kolonialis: makin terkonstruksi menjadi negara yang lebih berorientasi ke darat.

Di tengah arus besar "tarikan ke darat" tersebut, menarik apa yang dilakukan Direktorat Geografi Sejarah Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Departemen Kebudayaan dan Pariwisata. Melalui kegiatan yang mereka namakan Arung Sejarah Bahari, melibatkan mahasiswa terpilih dari berbagai perguruan tinggi di Indonesia, kita sebagai bangsa seolah diingatkan kembali pentingnya memerhatikan matra laut.

Laut bukan saja dilihat sebagai faktor integratif bangsa, di mana pelabuhan-pelabuhan sebagai pusat perniagaan di masa silam menjadi semacam simpul-simpul perekat keindonesiaan, tapi yang tak kalah penting bahwa laut adalah simbol kedaulatan bangsa sekaligus harus didayagunakan sebagai sumber penghidupan bagi anak-anak negeri ini.

### **C. LINTASAN SEJARAH**

Jika sebelum kedatangan para kolonialis jalur perniagaan di kawasan ini dikuasai oleh kapal-kapal Nusantara, tapi sejak paruh pertama abad ke-17 peran itu mulai diambil alih oleh Belanda dan Portugis. Bahkan, menjelang abad ke-19, sebagaimana hasil studi Anthony Reid (*Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*, 2004), peran kesejarahan yang gagal dipertahankan oleh raja-raja, para pelaut sekaligus saudagar Nusantara—dia menyebutnya orang kaya Asia Tenggara yang tinggal di luar lingkungan istana—ikut berperan melahirkan kemiskinan di kawasan ini.

”Apa yang terjadi pada abad ke-17, orang-orang Asia Tenggara (baca: Nusantara) telah disingkirkan dari titik-titik puncak perekonomian, di mana mereka mengendalikan perdagangan, mengatur sumber daya kapal-kapal barang, dan memimpin pelabuhan- pelabuhan niaga di pesisir yang sibuk,” tulis Anthony Reid, pengkaji sejarah (maritim) Indonesia dari Australian National University.

Adrian B Lopian, nakhoda pertama sejarawan maritim Asia Tenggara, menyimpulkan bahwa pada abad ke-19 tradisi maritim Nusantara sudah berada dalam masa magrib alias memasuki masa senja. Simpul-simpul perniagaan yang semula merupakan ”pusat” aktivitas perekonomian—tentunya juga berimplikasi pada tatanan sosial-politik semasa— sudah menjadi wilayah ”pinggiran” yang tak lagi memiliki arti penting.

Pasang surut sebuah kawasan dalam negara kepulauan seperti Indonesia, kata Lopian, memang sangat bergantung pada berbagai dinamika hubungan antara pusat-pusat perdagangan yang membentuk jaringan pelayaran. Begitu pun dinamika perdagangan dan perkembangan kota-kota pelabuhan, diakui atau tidak, sangat ditentukan oleh perubahan peta geopolitik negara-negara yang memiliki armada laut yang besar dan kuat.

Dalam konteks inilah peran negara-negara kolonialis ikut meredupkan jiwa dan semangat bahari bangsa Indonesia. Setelah berhasil menguasai sebagian besar kota pelabuhan utama di pesisir Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Sulawesi, serta menghalau pelaut dan pedagang anak- anak negeri ini dari panggung perniagaan di laut Nusantara, praktis hanya kapal-kapal merekalah yang lalu lalang—dalam arti berniaga skala besar—di kawasan ini.

Sejak itu pula sejarah mencatat, tradisi besar kelautan yang dimiliki oleh bangsa Indonesia runtuh. Meski hingga akhir abad ke-17 pembuatan kapal-kapal di Banten masih berjalan hingga wilayah ini ditaklukkan Belanda pada 1684, di belahan lain Pulau Jawa tidak lagi tampak aktivitas yang berarti dari wujud tradisi besar tersebut.

Bahkan, sebagaimana dikutip Anthony Reid, Dagregister, Batavia melaporkan pada 1677 bahwa "... orang-orang Mataram bagian timur Jawa saat ini, di samping tidak (lagi) tahu-menahu soal laut, juga tidak memiliki lagi kapal besar sendiri, bahkan untuk keperluan yang dianggap penting".

Kini pun laut Nusantara sebagai kawasan perniagaan masih dikuasai asing. Hampir 95 persen arus bongkar muat berbagai komoditas ekspor impor dikuasai kapal-kapal niaga asing. Bahkan lebih dari 50 persen barang yang diantarpulaukan pun menggunakan jasa pelayaran asing yang dipasangi "Merah Putih". Sementara lebih 80 persen dari sekitar 7.000 kapal penangkap ikan berizin operasi di perairan Indonesia berstatus milik pemodal asing.

Jika tradisi besar kelautan sudah hilang, sebagai tradisi kecil pun—yang masih melekat pada masyarakat yang tinggal di kawasan pesisir—kondisinya sangat menyedihkan. Datanglah ke kampung-kampung nelayan atau pelabuhan rakyat yang tersebar di muara sungai, pesisir pantai, dan pulau-pulau kecil. Kemiskinan dan keterbelakangan menjadi pemandangan umum.

Penyebabnya tak lain karena kurangnya perhatian negara terhadap upaya pemberdayaan masyarakat pesisir. Matra laut dikesampingkan, dan

laut Nusantara pun jadi jarahan nelayan-nelayan asing, baik yang beroperasi secara legal maupun ilegal.

”Bagaimana nak sejahtera bila untuk dapat modal usaha dari pemerintah saja bukan main susahnyanya. Masih untung ada tauke di sini yang kasih pinjaman modal beli peralatan menangkap ikan, sewa kapal berikut bahan bakarnya, serta untuk kebutuhan hidup selama melaut. Tapi hasilnya Abang tahu sendirilah. Hanya cukup untuk menutup utang sebelum akhirnya ngutang lagi,” kata Atan, seorang nelayan dari Pulau Bintan.

#### **D. KEMBALI KE AKAR**

Meski lewat Deklarasi Djoenda (1957) kita sebagai bangsa sudah sepakat menyatakan diri sebagai negara kepulauan, di mana dalam konsep negara kepulauan lautlah yang utama, pada kenyataannya laut masih diposisikan sebagai halaman belakang. Kebanggaan sebagai bangsa bahari, yang terkadang muncul dalam bentuk semacam letupan- letupan kecil, hanya sebatas kata-kata tanpa disertai keberpihakan yang jelas oleh pemegang kekuasaan.

Usaha menggelorakan semangat kelautan itu bukan tidak ada. Hingga tahun 1970-an, misalnya, anak-anak di sekolah masih kerap disuguhi kisah-kisah kepahlawanan pelaut-pelaut Nusantara. Cerita rakyat dan mitos- mitos yang berkaitan dengan kehidupan di laut yang penuh misteri, termasuk kisah si Malin Kundang yang pergi berlayar untuk lepas dari kemiskinan; terlepas dari sikap durhakanya di kemudian hari, masih dikisahkan di saat-saat senggang.

Lewat lagu anak-anak yang cukup populer ketika itu, "Nenek Moyangku Orang Pelaut", anak-anak bagai diajak menjelajah selasar-selasar laut dan selat dengan penuh keberanian. Juga lagu "Rayuan Pulau Kelapa" yang tak kalah populer—yang sesungguhnya lebih menegaskan status bangsa ini sebagai negara kepulauan yang dikelilingi laut—juga kerap terdengar dan dinyanyikan dengan penuh semangat. Namun, seiring dengan perkembangan politik yang ditandai kian kuatnya orientasi pembangunan ke daratan, lagu-lagu penyemangat itu berangsur hilang dari peredaran.

Sejarah sebagai peristiwa memang tak bisa diulang, tetapi roh dan semangat yang ada di belakangnya selalu bisa didaur ulang atau dipupuk untuk disemai kembali. Tentu saja semua itu amat bergantung pada niatan kita sebagai bangsa untuk menempatkan posisinya di masa sekarang.

Jika kita masih setia pada ikrar sebagai negara kepulauan, archipelagic state—yang dalam pengertian dasarnya adalah 'laut utama' dan bukan 'pulau yang berada di laut'—sudah sewajarnya bila kita kembali ke akar sejarah sebagai bangsa bahari. Bukan saja fakta memperlihatkan bahwa sebagian besar wilayah Indonesia adalah laut, berbagai kajian pun menunjukkan bahwa masa depan umat manusia ada di laut.

Muhammad Yamin sedari awal mengingatkan bahwa tanah air Indonesia terutama adalah lautan. Pada masa perang, daerah ini hanya meliputi apa yang ia sebut sebagai tanah kepungan (enclaves). Akan tetapi, setelah masa damai, "status" sebagai tanah kepungan terhadap daerah yang kemudian menjadi wilayah kedaulatan negara Republik Indonesia itu harus dihilangkan, karena menurut Muhamad Yamin, beberapa paham pun telah

mengemukakan bahwa tumpah darah Indonesia yang akan menjadi daerah Republik Indonesia adalah bulat ke luar dan bulat juga ke dalam. "Jadi, wilayah Indonesia tanpa enclaves," katanya.

Masalahnya sekarang, akankah bangsa ini kembali sebagai bangsa bahari dengan menempatkan laut sebagai yang utama? Ataukah tetap dengan model kekuasaan konsentris yang menempatkan darat sebagai pusat dari segalanya sekaligus meneruskan kebanggaan semu sebagai negara agraris yang terus mengimpor bahan pangan?

#### **E. ROADMAP PEMBANGUNAN KELAUTAN**

Berbagai potensi ekonomi kelautan yang begitu besar ibarat 'raksasa yang tertidur', itu belum dapat kita transformasikan menjadi sumber kemakmuran, kemajuan, dan kedaulatan bangsa. Sebabnya adalah ketidakseriusan kita dalam mendayagunakan sumber daya kelautan. Bayangkan, dari 114 pelabuhan umum yang kita miliki, tidak satu pun memenuhi standar pelayanan internasional. Pada 2000, Jepang dengan panjang garis pantai 34 ribu km memiliki 3.000 pelabuhan perikanan. Artinya pada setiap 11 km garis pantai terdapat satu pelabuhan perikanan. Thailand dengan panjang garis pantai 2.600 km mempunyai 52 pelabuhan perikanan, yang berarti satu pelabuhan perikanan untuk setiap 50 km garis pantai. Sementara itu, Indonesia dengan panjang garis pantai 81 ribu km hanya memiliki 17 pelabuhan perikanan yang sekelas di Thailand dan Jepang. Artinya satu pelabuhan perikanan untuk setiap 4.500 km garis pantai.

Oleh sebab itu, kini saatnya kita melakukan reorientasi paradigma pembangunan (paradigm shift), dari pembangunan berbasis daratan menjadi

pembangunan berbasis kelautan dan kepulauan. Kita galakkan pendayagunaan sumber daya kelautan melalui peningkatan alokasi anggaran publik, kredit, sumber daya manusia, teknologi, infrastruktur, dan management inputs lainnya berdasarkan prinsip pembangunan berkelanjutan (sustainable development) secara terpadu dan ramah lingkungan. Dalam jangka pendek, kita optimalkan pembangunan sektor-sektor ekonomi kelautan yang bisa menghasilkan pertumbuhan ekonomi tinggi dan menyerap banyak tenaga kerja, seperti perikanan budi daya, perikanan tangkap, industri pengolahan hasil perikanan, pariwisata bahari, pertambangan dan energi, pelayaran, pelabuhan, dan industri galangan kapal.

Sekadar contoh, dengan potensi total muatan nasional 502 juta ton/tahun (200 juta ton batu bara, 55 juta ton crude oil, 60 juta ton CPO, 7 juta ton produk perikanan, 8 juta ton LNG, 2 juta ton LPG, 120 juta ton containers, dan 50 juta ton general cargo), melalui pendekatan cluster maritime kita bisa meraup devisa perhubungan laut US\$15 miliar setiap tahunnya (IMPC, 2008). Untuk dapat melayani kebutuhan angkutan muatan sebesar itu, diperlukan sekitar 650 kapal tambahan dengan total investasi sebesar US\$5 miliar. Selain itu, cluster maritime juga akan meningkatkan pendapatan negara, menciptakan lapangan kerja baru sedikitnya untuk 1 juta orang, membangkitkan sejumlah multiplier effects, dan mendongkrak daya saing ekonomi nasional. Cluster maritime juga dapat mempercepat pembentukan 24 pelabuhan sebagai hub port. Hingga kini, semua pelabuhan Indonesia masih berstatus sebagai feeder port. Ini menjadi salah satu penyebab utama yang membuat ekonomi kita kurang kompetitif karena

hampir 70% dari ekspor barang dan komoditas Indonesia harus melalui Singapura.

Agar tidak selalu menjadi 'bangsa pemadam kebakaran', dalam jangka panjang kita kembangkan SDM dan teknologi kelautan mutakhir (future technology) seperti bioteknologi, teknologi informasi dan komunikasi, nanotechnology, coastal and ocean engineering, bioenergi dari alga, gas hidrat, dan teknologi pemanfaatan SDA nonkonvensional lainnya.

Dengan roadmap (peta jalan) pembangunan seperti itu, pulau-pulau kecil dan wilayah laut diyakini tidak lagi menjadi 'beban pembangunan' (cost center) serta tempat berlangsungnya perampokan, penyelundupan, dan berbagai kegiatan ilegal lainnya, tetapi akan menjadi pusat-pusat kemajuan dan kemakmuran yang tersebar di seluruh Nusantara. Wilayah pesisir, pulau-pulau kecil, dan laut yang makmur (prosperity belt) secara otomatis bakal menjadi sabuk pengaman (security belt) yang semakin mengukuhkan kedaulatan NKRI. Lebih daripada itu, implementasi peta jalan pembangunan kelautan nasional ini secara cerdas dan konsisten juga diyakini mampu menghantarkan Indonesia menjadi kekuatan ekonomi baru dunia pada 2025 bersama Brasil, Rusia, India, dan China.

## **BAB 6 PENUTUP**

Sejarah berbagai peristiwa peristiwa memang tak bisa diulang, tetapi roh dan semangat yang ada di belakangnya selalu bisa didaur ulang atau dipupuk untuk disemai kembali. Tentu saja semua itu amat bergantung pada niatan kita sebagai bangsa untuk menempatkan posisinya di masa sekarang. Kita harus senantiasa menempatkan sejarah sebagai sarana bagi kita untuk belajar dari kesalahan dan berupaya untuk menghindari agar kesalahan yang sama tidak terjadi lagi di masa depan.

Kita lahir dan hidup dalam kenyataan sebagai bangsa yang tinggal di negara kepulauan bukan merupakan sebuah pilihan beserta segala karunia dan tantangan yang ada. Namun pilihan yang kita miliki adalah hidup dengan baik sebagai bagian dari negara kepulauan dan memanfaatkan berbagai kekayaan alam dan karunia yang ada untuk sebaik-baiknya pembangunan bangsa yang tentunya kita juga tidak melupakan berbagai tanggung jawab yang terkait dengan karunia yang kita miliki.

Status sebagai negara kepulauan yang kita dapatkan melalui perjuangan yang panjang oleh oleh para pendahulu kita untuk mendapatkan pengakuan secara hukum internasional oleh komunitas internasional, tentunya juga mengandung berbagai tanggung-jawab yang harus kita laksanakan terhadap kepentingan dan pembangunan nasional, serta terhadap masyarakat internasional sesuai dengan koridor dan proporsi Hukum

Internasional yang berlaku. Dalam hal ini jika kita lalai untuk melaksanakan tanggung jawab sebagai negara kepulauan, tentunya hal tersebut akan menyebabkan terbukanya peluang bagi terenggutnya kedaulatan NKRI.

Jika kita masih konsisten dengan niat kita sebagai negara kepulauan, archipelagic state—yang dalam pengertian dasarnya adalah 'laut utama' dan bukan 'pulau yang berada di laut'—sudah sewajarnya bila kita kembali ke akar sejarah sebagai bangsa bahari, serta mengembangkan berbagai kebijakan yang menunjang pengembangan dan pemanfaatan potensi negara kepulauan, serta tidak lupa mengembangkan kemampuan untuk hidup sebagai negara kepulauan.

<http://www.bakorkamla.go.id>

## DAFTAR PUSTAKA

- Kusumaatmadja, Mochtar, Konsepsi Negara Nusantara Pada Konferensi Hukum Laut III, PT Alumni, Bandung, 2003.
- Hersutanto, Begi, Southeast Asia's Maritime Disputes, Asia Views, Agustus, 2005.
- Hersutanto, Begi, The Prospect for the Establishment of East Asia Community, CSIS Working Paper Series November 2005, the Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta.
- Hersutanto, Begi, The Challenges for East Asia Community, The Indonesian Quarterly, Vol.34 No.2, Second Quarter, 2006, The Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta.
- Hersutanto, Begi & Bandoro, Bantarto, Securing Malacca Strait, The Indonesian Quarterly, Vol. 34 No.4, 2006, The Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta.
- Hersutanto, Begi, Strait Must Be Secured From the Land, The Jakarta Post, 31 Juli, 2004.
- Hersutanto, Begi, Tanggung Jawab Pengamanan Selat Malaka, Koran Tempo, 2 Juli, 2004.
- Nainggolan, Poltak Partogi, Hubungan Bilateral Dan Masalah Perbatasan RI-Timor Leste, Pusat Pengkajian dan Pengelolaan Data dan Informasi (P3DI), Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2008.
- Steven Y. Pailah, Archipelagic State & Tantangan Perubahan Maritim, Cetakan Kedua, Klub Studi Perbatasan, Jakarta 2009.
- Starke, J.G., Pengantar Hukum Internasional, Edisi Kesepuluh, Sinar Grafika, Jakarta 1992.
- Tanggapan Komisi I DPR RI 2004-2009 terhadap Buku Putih Pertahanan ri 2009.
- United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982.
- Deklarasi Djuanda 1957

## OTOBIOGRAFI PENULIS



**Begi Hersutanto, SH., MA.** lahir di Surabaya pada 1 Januari 1976, adalah Sarjana Hukum dari Fakultas Hukum, Universitas Airlangga (1999), dan melanjutkan studinya ke program S-2 di bidang Hubungan Internasional dengan kekhususan pada bidang Diplomasi dan Studi Pertahanan di City University of New York, City College of New York (2004). Semenjak tahun 2004 sampai dengan akhir awal 2008, beliau bekerja sebagai peneliti bidang Hubungan International di Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta. Pada tahun 2005-2006, atas undangan dari Association for the Promotion of International Cooperation (APIC), Tokyo, dan Ushiba Memorial Program, Tokyo) beliau melakukan penelitian di Tokyo tentang Prospect Pembentukan Komunitas Asia Timur. Saat ini beliau adalah Staf Ahli Komisi I bidang Pertahanan, Dosen Tetap di President University, Faculty of Business and International Relations, JABABEKA, serta aktif sebagai Direktur Eksekutif, Indonesian Institute for Strategic Studies (IISS), Jakarta.



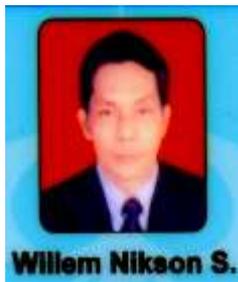
**FX. Eddy Santoso, S.Ip.** : Pria kelahiran Malang Jawa Timur , 6 April 1951, ini adalah Sarjana Politik UT Jakarta. Berangkat dari latar belakang pengalaman yang lengkap, kiprah yang bersangkutan diberbagai kapal & staf di lingkungan kemaritiman. Pengabdian lainnya antara lain di lingkungan staf Kodikal, Kolinlamil dan Markas Besar TNI-AL, dan terakhir di Bakorkamla. Adapun pengalaman pendidikan dimulai dari AAL tahun 1976, Secapa tahun 1985, Seskoal tahun 1992, Sesko ABRI tahun 1998 dan Lemhanas RI tahun 2005, serta S-1 Fisip UT. Pengalaman pendidikan di luar negeri yaitu di Belanda, CTT OPS School tahun 1987 dan NBCD School tahun 1988. Terakhir ke Jepang pada Nopember 2009 dalam rangka mengawali pembentukan Indonesia Sea and Coast Guard (ISCG) dengan mengikuti program pelatihan Sistem Keamanan dan Keselamatan Laut bagi Pendamping (staf) yang diselenggarakan JICA bekerjasama dengan JCG.



**Rathoyo Rasdan:** Pria kelahiran Pemalang, Jawa Tengah, ini mempunyai latar belakang pengalaman yang cukup menarik. Di lingkungan Pemerintahan, beliau pernah berkiprah di Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil Menengah serta Kementerian Negara Riset dan Teknologi. Dan sekarang ini mengabdikan dirinya di Badan Koordinasi Keamanan Laut. Untuk memperluas wawasan tentang Keselamatan dan Keamanan Laut yang sedang ditekuninya, berbagai seminar, training, dll telah diikuinya, antara lain Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting, Singapore (2007), Maritime Law Enforcement, Japan (2008), Western Pacific Naval Symposium, Singapore (2008), Coast Guard System, Japan (2008), Penegakan Hukum dan Keamanan Laut, Jakarta (2009). Sebagai Dosen Pasca Sarjana di salah satu universitas di Jakarta, beliau melanjutkan S2-nya di Cleveland State University, Ohio, USA tahun 1991. Untuk menyegarkan keilmuannya, mulai awal tahun 2009 beliau mengikuti Program Doktor Manajemen Bisnis dengan konsentrasi Pengembangan SDM bidang keselamatan dan keamanan laut.



**Capt. Hengki Supit.** Lahir di Tondano, Minahasa, 24 November 1939. Alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) di Jakarta tahun 1964 ini sejak tahun 1965 aktif bekerja di kepelabuhanan di Indonesia. Terakhir beliau sebagai Adminstrator Pelabuhan Ambon Maluku (1994- 1996). Selanjutnya mengabdikan dirinya sebagai Ketua Bidang Organisasi Kebariawan Kosgoro Jakarta, Konsultan PT. Pelayaran Bintang Baruna Sakti/Dina Shipping BATam/Singapura di Sekupang Batam, Ketua Pembina Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) Batam dan Staf Ahli Khusus Bidang Hukum & Perundang-Undangan DPP INSA Jakarta. Sejak 1965 – 2003, berbagai kursus juga telah diikutinta anantara lain Kursus Pemeriksa di Laut di Komando Operasi Kapal Cepat Kodamar III Tanjung Priok, Fire Fighting Port of Singapore Authority di Singapore, Port Security di Port of London Authority Inggris, United State Coast Guard di Amerika Serikat, Maritime Administration Search and Rescue di Karaci Pakistan, Maritime Safety and SAR Communication Japan Coast Guard di Tokyo, dan Latihan dan Uji Coba International Ship and Port Fasility Security (ISPS) Code 2002 di Surabaya.



**Willem Nikson. S:** Pria kelahiran Jakarta, tanggal 16 Oktober 1953 ini awalnya adalah sebagai Pelaut bertugas di PT. Gesuri Lloyd dan masuk lingkungan pemerintahan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI (1982-1993) sebagai Nakhoda pada Divisi Pengerukan Tg.Priok Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan. Pengabdian yang ditekuninya saat ini pada Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Departemen Perhubungan RI (1993- Sekarang) berhasil mencapai jenjang karir tertinggi pejabat fungsional Ahli Peneliti Utama (APU). Pengabdian profesi peneliti dengan memperluas wawasan di dalam negeri antara lain sebagai tim asistensi ad.hoc 2 DPD-RI RUU Kepelabuhanan tahun 2006, Tim Asistensi Komisi V DPR-RI RUU Pelayaran tahun 2007, Tim Ahli/Pakar Pokja Keselamatan dan Keamanan Maritim. Beliau juga sebagai Dosen Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti-Jakarta. Jenjang Pejabat Fungsional Tertinggi sebagai Ahli Peneliti Utama Bidang Perhubungan Laut diawali sebagai alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) tahun 1979, S1 Sekolah Tinggi Teknologi Kelautan Hatawana-Jakarta 1992, S2 STIE Jakarta 1997.



**Irwan Sumadji:** Lahir di Jakarta, 22 Oktober 1955. Beliau mengawali kakrirnya sebagai PNS kemudian mengundurkan diri aktif diberbagai kegiatan di bidang pendidikan, bisnis dan penelitian-konsultan. Yang bersangkutan merupakan salah satu pengagas Konsep Hexagonal Pengembangan Ekonomi Lokal yang dikembangkan Bappenas dalam pembangunan daerah, dan peneliti, pemerhati dan pendidik Small Medium Enterprise di Indonesia, sangat aktif dalam pemberdayaan ekonomi kerakyatan berbasis teknologi. Menyelesaikan pendidikan pada Sarjana Geografi Universitas Indonesia dan Doktorandus Geografi dengan spesialisasi Regional Ekonomi pada Universitas Indonesia, kemudian memperdalam pada program sertifikasi Management Bussiness Administration yang diselenggarakan IPPM Jakarta, dan meraih gelar Magister Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Disertasi pada gelar tertinggi Doktor Manajemen diraih pada Universitas Negeri Jakarta. Sekarang aktif sebagai Peneliti Senior di P2M Mesin FTUI, merupakan mantan middle dan top manajemen diberbagai perusahaan bisnis nasional dan multinasional, hingga saat ini disamping berkedudukan sebagai tenaga pengajar di almaternya pada tahun 1985-1986 Departemen Geografi Universitas Indonesia dan berbagai perguruan tinggi lainnya hingga sekarang, beliau mencapai karir pendidikan sebagai Dekan Fakultas Ekonomi PTS di Jakarta dan Wakil Rektor PTS di Bogor. Saat ini beliau aktif sebagai fasilitator program One Village One Product dan Kluster-Value Chain, disamping sedang mempersiapkan berbagai buku teks untuk mahasiswa program Magister Ilmu Ekonomi dan Manajemen.



**Retno Windari.** Lahir di Jakarta 12 Maret 1968, menyelesaikan pendidikan S1 jurusan Hukum Internasional dari Universitas Indonesia tahun 1991. Melanjutkan *study* di World Maritime University, Malmö – Swedia dan menyelesaikan M.Sc di bidang *Maritime Affairs* tahun 2001. Kemudian mengikuti *Ocean Governance Study* di Dalhousie University, Canada tahun 2003. Terakhir menyelesaikan *Graduate Diploma study* bidang *Port and Maritime Management* di National University of Singapore tahun 2004.

Pernah bekerja selama 12 tahun di Departemen Perhubungan (1996 - akhir 2007). Pengalaman kerja luar negerinya termasuk menjadi staf Atase Perhubungan pada KBRI London (2001-2002), sebagai anggota tetap Delegasi Indonesia pada berbagai pertemuan internasional, negosiasi, konferensi, dll di Asia, Australia, Eropa, Amerika Utara dan Afrika; sebagai penanggung jawab dan narasumber dalam berbagai pertemuan internasional, misi-misi bantuan teknis dan pelatihan yang diselenggarakan di Indonesia. Aktivitas sekarang selain sebagai narasumber di Bakorkamla juga aktif sebagai Konsultan International Maritime Organization (IMO) untuk *Technical Assistance* bidang *Maritime Safety Administration*.



**Safaat Widjajabrata:** Pria, lahir di Subang, Jawa Barat, pada tanggal 25 Agustus 1939. Latar belakang pendidikannya adalah akuntan lulusan Institut Ilmu Keuangan, Departemen Keuangan. Menapak karir dari bawah, dimulai dari asisten akuntan, ajun akuntan dan akuntan pada Direktorat Jendral Pengawasan Keuangan Negara, Departemen Keuangan yang kemudian berubah menjadi Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Di BPKP ini pernah menduduki berbagai jabatan antara lain Kepala Perwakilan Propvinsi Sulawesi Tengah, Direktur Perencanaan, Kepala Perwakilan Provinsi DKI Jakarta Raya, dan setahun sebelum pensiun menjabat sebagai Kepala Pusdiklat BPKP. Setelah pensiun dia lebih aktif di organisasi profesinya, yaitu Ikatan Akuntan Indonesia, sebagai Ketua IAI Wilayah Jakarta, 1998 – 2002 dan Anggota Majelis Kehormatan, Ikatan Akuntan Indonesia, 2002 – sekarang.



**Tati Sri Haryati,** kelahiran Kuningan, Jawa Barat, tanggal 4 Juli 1959, telah berkiprah di lingkungan pemerintahan di Sekretariat Dewan Pertimbangan Agung RI sejak tahun 1982 – 2004 dan sejak tahun 2004 sampai sekarang mengabdikan dirinya di Sekretariat Wakil Presiden RI, Sekretariat Negara. Untuk memperluas wawasan, telah mengikuti berbagai latihan, penataran dan forum diskusi antara lain Seminar on Law Enforcement at Sea Training Course di Ningbo, Republik

Rakyat China (Tahun 2008), alumnus Sekolah Tinggi Publistik, Jakarta tahun 1986



**Elva Susanti** : Kelahiran Bukittinggi tanggal 20 Maret 1975, latar belakang pendidikan : Sarjana Ekonomi Jurusan Manajemen Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tahun 2000 dan Akta IV tahun 2005. Pendidikan Non Formal kursus Brevet A & B pada lembaga PPA UMY tahun 2000. Pada tahun 2001-2003 bekerja di perusahaan Jerman di Lobam Bintang Kep. Riau. Dan sekarang menjadi Staf Badan Koordinasi Keamanan Laut sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli Bidang

Dikkamla.



**Tridea Sulaksana, SH**: Kelahiran Surabaya, 07 Oktober 1984, latar belakang pendidikan Sarjana Hukum Jurusan Hukum Perdata di Universitas Pasundan Bandung tahun 2008. Pengalaman Pekerjaan : bekerja di Kantor Notaris/PPAT Riena Sabrina, SH Bandung sebagai Karyawan tahun 2005 – 2007, Perusahaan Swasta bergerak di bidang Entertainment tahun 2007 – 2009, Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) sebagai Staf Administrasi

Tenaga Ahli di Bidang Pengembangan Wilayah.