

Poros Maritim Indonesia Sebagai Upaya Membangun Kembali Kejayaan Nusantara

Muhammad Yamin¹

Abstract

The shift of Indonesian government regime in 2014 had led to a seachange in development approach. Joko Widodo prioritises iridentism based on maritime sector. Maritime is essentially one of potentials that had not been optimised by the previous government. As a country with around half of its territory consists of ocean, realising the dream of welfare state for Indonesia is a challenge and opprtunity of the maritime axis. Indonesia is a country with the second longest coastal line in the world, and need to be used as potency for the welfare of Indonesian citizens. Pursuing strong economy and stability in security is the key for the nation's welfare. Presenting this hope through maritime axis is a real work of this government and may be a constructive and productive discourse for the future Indonesia.

Keywords: Economy, security, welfare, maritime.

Abstrak

Pergantian rezim pemerintahan di Indonesia pada tahun 2014 dari Susilo Bambang Yudhoyono ke Joko Widodo membawa angin perubahan pada pendekatan pembangunan. Joko Widodo mengedepankan iridentisme kejayaan masa lalu Indonesia yang berbasis pada sektor maritim. Kemaritimannya merupakan salah satu potensi yang belum atau bahkan tidak terlalu diberdayakan pada masa pemerintahan yang lalu. Sebagai wilayah yang sebagian besar wilayahnya adalah laut, mewujudkan cita-cita negara kesejahteraan bagi Indonesia merupakan sebuah tantangan dan potensi yang coba diwujudkan melalui konseptual poros maritim. Indonesia yang tercatat memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia harus dimanfaatkan sebagai potensi bagi kesejahteraan rakyat Indonesia seluas-luasnya. Kemaritimannya yang kembali dipromosikan pada saat ini sebenarnya memiliki konsekuensi terhadap pembangunan, ekonomi dan keamanan bagi Indonesia. Menciptakan bangsa dengan ekonomi yang kuat dan stabilitas keamanan yang baik merupakan kunci dari terwujudnya kesejahteraan bangsa dan negara. Menghadirkan kembali harapan kejayaan bangsa melalui kemaritimannya merupakan impian dan kerja nyata dari pemerintahan baru ini yang sekiranya dapat menjadi wacana yang konstruktif dan produktif bagi kemajuan Indonesia di masa yang akan datang.

Kata-Kata Kunci : Ekonomi, Keamanan, Kesejahteraan, Maritim

Pendahuluan

Istilah 'Poros Maritim' semakin mengemuka dewasa ini, banyak kalangan yang menggunakan istilah ini sebagai visi dan misi baru Indonesia di bawah Pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Istilah ini menjadi semakin politis dan diplomatis ketika disampaikan pada pidato pelantikan Presiden

ke Tujuh Republik Indonesia di gedung MPR-DPR pada tanggal 20 Oktober 2014 (Tribunnews, 2014). Pada kesempatan tersebut Presiden Joko Widodo menyampaikan pentingnya kita memperhatikan kembali arti penting Nusantara dalam kemaritimannya, "*sudah terlalu lama kita memunggungi lautan...*" menjadi poin utama dalam pidato tersebut.

¹ Penulis adalah Ketua Jurusan HI, FISIP Universitas Jenderal Soedirman. Email:yamin.unsoed@gmail.com

Penggunaan istilah maritim atau kemaritiman dalam konsep politik dan keamanan sebenarnya merupakan hal yang sudah biasa. Dalam istilah umum maritim adalah berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut (KBBI, 2015). Lebih dari itu beberapa kalangan dan masyarakat umum senantiasa mengartikan maritim sebagai laut atau kelautan, tidak salah memang pernyataan tersebut diartikan bebas seperti itu, tapi catatan pentingnya maritim atau kemaritiman merupakan sebuah konseptual dari kepentingan keamanan, politik, sosial, budaya, ekonomi, ekologi bahkan ideologi bangsa yang telah dituliskan oleh sejarah jauh sebelum kata 'Indonesia' menjadi nama resmi negara kepulauan di Asia Tenggara ini.

Bangsa-bangsa di dunia telah banyak mengakui keunggulan para pelaut dan pelayar Indonesia, pelaut 'Bugis' yang terkenal menggunakan kapal "Pinisi" telah membuat masyarakat dunia kagum dengan ketangguhan serta kegigihan kapal kayu dalam mengarungi samudera. Lagu 'nenek moyangku seorang pelaut' tidak serta merta diciptakan jika bangsa ini tidak pernah memiliki kejayaannya di masa lalu. Wawasan nusantara menekankan bahwa Indonesia suatu bangsa yang bertanah air satu, yang memiliki kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan nasional.

Wawasan nusantara adalah pengejawantahan dan prinsip Bhineka Tunggal

Ika, dalam arti bahwa walaupun Indonesia terdiri dari berbagai ragam, tapi adalah satu dan bersatu. Wawasan nusantara telah tumbuh dan dari sejarah dan dan pengalaman-pengalaman bangsa kita sendiri di masa lalu dan merupakan hal yang mutlak diperlukan untuk melanjutkan kehidupan kebangsaan, terutama di negara kepulauan seperti Indonesia ini (Dr.Chandra Motik Yusuf, 2009).

Istilah maritim atau kemaritiman menjadi spesial saat ini ketika Kepala Negara menjadikannya sebagai sebuah visi dan misi dalam upaya mensejahterakan rakyatnya melalui konsep yang otentik yang telah diwariskan oleh nenek moyang kita. Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai nomor 2 di dunia (Mindtalk), tetapi sangat minim sekali memaksimalkan potensi yang ada selama ini. Sektor kelautan memiliki potensi lebih dari 900 Triliun Rupiah (Jateng, 2015), dalam kajian ekonomi jika hal ini dimaksimalkan dan dapat diserap oleh pendapatan negara. Sebagai gambaran umum, meskipun tidak 100 % akurat secara geografis Indonesia memiliki wilayah berupa tanah atau daratan sekitar 1.937 juta km², luas kedaulatan 3,1 juta km², dan laut luas ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) 2,7 km². Dengan luas seperti itu Indonesia merupakan kawasan kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari sekitar 17.504 pulau besar dan kecil. Rangkaian pulau-pulau itu terbentang dari Timur ke Barat sejauh 6.400 km dan sekitar 2.500 km dari Utara dan Selatan. Garis terluar

yang mengelilingi wilayah Indonesia sepanjang kurang lebih 81.000 km dan sekitar 70 persennya adalah laut (Purwaka, 2012).

Merujuk kepada tulisan Andrinof A. Chaniago dalam bukunya yang berjudul]'Gagalnya Pembangunan: Kajian Ekonomi Politik terhadap Akar Krisis Indonesia' dikatakan secara substantif, Indonesia menghadapi dilema pilihan model pembangunan sejak awal 1980-an. Sayangnya, gemerlap pembangunan kawasan-kawasan perkotaan yang sekaligus menjadi pusat orientasi budaya sejak dimulainya program penyesuaian struktural telah membuat orang terhipnotis dan lupa bahwa cita-cita pembangunan yang telah dipromosikan sejak 1970-an, mulai dikesampingkan (A.Chaniago, 2001). Sekalipun dalam tulisan tersebut tidak dijelaskan lebih lanjut mengenai konsep pembangunan yang dipromosikan itu seperti apa bentuknya, kita bisa melihat catatan-catatan sejarah bahwa Presiden Soekarno memiliki konseptual pembangunan dan keamanan negara dengan konsep kemaritiman. Hal tersebut dapat kita buktikan dengan pendirian industri Strategis di sektor baja (PT Krakatau Steel di Cilegon, Banten), disektor kelautan (PT PAL di Surabaya, Jawa Timur) dan sektor penerbangan (IPTN di Bandung, Jawa Barat), meskipun untuk sektor penerbangan baru terealisasi pada jaman Presiden Soeharto (Academia, Sejarah Presiden Indonesia).

Konseptual Negara Kesejahteraan

Negara kesejahteraan (*welfare state*) pada intinya merupakan suatu strategi pembangunan di mana negara berperan aktif dalam pengelolaan dan pengorganisasi ekonomi yang mencakup tanggung jawab negara untuk menjamin ketersediaan pelayanan kesejahteraan dasar dalam tingkat tertentu bagi warganya (Espin-Andersen, 1990:18). Secara umum Espin-Andersen (1990:7-8) memberikan empat pilar utama negara untuk bisa digolongkan menjadi negara kesejahteraan antara lain : (a) *social citizenship*; (b) *full to democracy*; (c) *modern industrial relation system*; (d) *right to education and the expansion of modernmass education system*. Melalui kebijakan sosial, keempat pilar ini merupakan hak-hak sosial warganya yang tidak dapat dilanggar (*unviolable*) dan diberikan atas dasar kewarganegaraan dan bukan strata sosial, kelas atau berdasarkan kerja (Triwibowo dan Bahagijo, 2006:9). Menurut Godin (1988), fungsi utama negara kesejahteraan adalah tidak untuk mengeliminasi pasar sebagai penyedia kesejahteraan, tetapi, sebaliknya, negara memodifikasi mekanisme pasar itu sendiri. Modifikasi kinerja pasar dengan membatasi mekanisme, dipandang perlu karena bertujuan memenuhi tanggung jawab distribusi yang tidak bisa dipenuhi oleh pasar sendiri. Negara kesejahteraan tidak anti terhadap kapitalisme, tetapi justru tumbuh dan berkembang di dalam sistem kapitalisme itu sendiri. Negara kesejahteraan meyakini bahwa kapitalisme

laissez faire tidak mampu menjamin terpenuhinya distribusi sosial secara merata (Prof.Dr.Budi Winarno, 2013).

Paham kesejahteraan (*welfare*) pada dasarnya terkait dengan proporsi keadilan bagi semua orang. John Rawls (1995) menyatakan bahwa keadilan terkait erat dengan skema distribusi yang Ia sebut sebagai skema yang *different* atau andil distributif. Keadilan andil distributif ini mengacu pada alokasi barang dan jasa (*material good*) dan pengaturan ketimpangan ekonomi sedemikian rupa sehingga menguntungkan semua orang, terutama bagi kelompok yang paling miskin (*the least disadvantaged*). Gagasan ini pada dasarnya berkait dengan peran negara untuk menjamin distribusi kesejahteraan bagi warga negaranya. Bagi Rawls, negara berperan menyusun dan membiayai barang publik dan distribusi pendapatan. Jaminan ketersediaan dan distribusi pendaatan terkait serta dengan jaminan kesempatan dan kebebasan bagi warganya. Misalnya, kesamaan kesempatan untuk meraih pendidikan setara ataupun kesamaan kesempatan untuk bisa hidup sehat. Oleh karenanya, distribusi barang publik ini terwujud melalui program kesejahteraan sosial di mana setiap warga berhak mendapatkan jaminan sosial dari negara (Prof.Dr.Budi Winarno, 2013).

Menetapkan sebuah visi yang jelas dalam membangun negara yang berbasis pada kesejahteraan merupakan sebuah hak azasi warga negara karena telah “tunduk” pada

mekanisme serta aturan pemimpin (pemerintah). Kepatuhan tersebut menjadi modal utama bagi Indonesia untuk terus memberikan kesejahteraan bagi seluruh masyarakatnya. Seperti yang diketahui tahun 2014 Indonesia telah mencapai rekor tersendiri dalam hal merumuskan APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) yang bernilai lebih dari 2000 Triliun Rupiah. Hal ini merupakan sebuah capaian tersendiri bagi pemerintah untuk terus membangun Indonesia jauh lebih baik kedepannya.

Poros Maritim dan Pembangunan Nusantara

Indonesia pernah mencatat dalam sejarah masa lalunya sebagai bangsa yang sangat disegani. Bisa dilihat dalam berbagai sumber sejarah bagaimana Mahapatih Gadjah Mada yang terkenal dengan sumpah *amukti palapa* yang menginginkan terwujudnya konsep nusantara. Bergerak kemasa yang lebih kini Djoanda atau Juanda berjuang untuk kedaulatan Indonesia melalui sebuah komitmen yang dikenal dengan “Deklarasi Juanda” yang dicanangkan pada tanggal 13 Desember 1957 (Dr.Chandra Motik Yusuf S. M., 2009). Keinginan besar para pejuang dan pendiri bangsa adalah sumber inspirasi kekuatan Indonesia dalam mewujudkan negara yang kuat, sejahtera dan berdaulat. (Theresia , Andini, S.Pd, M.Si, Nugraha, S.T., M.M, & Mardikanto, M.S, 2014).

Menetapkan ‘poros maritim’ sebagai visi bagi kejayaan nusantara merupakan

sebuah cita-cita pembangunan yang patut di apresiasi. Mengembalikan kejayaan maritim berdasarkan rasionalitas sederhana bahwa bangsa ini bangsa yang hidup dan tinggal di wilayah yang terdiri dari pulau-pulau dan saling terhubung melalui sektor kelautan. Wajar kiranya jika kita kembali menggali warisan leluhur yang pernah berhasil membuat nusantara menjadi salah satu kiblat / poros perdagangan dunia.

Merujuk pada tulisan Herman Khaeron tentang konsep “Laut Tengah” Indonesia pada bukunya *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat*, di Selatan Eropa terletak Laut Tengah (*Mediterranean Sea*) karena kedudukannya ditengah sekaligus menjadi titik temu dan pangkal sejumlah aktivitas perdagangan, ekonomi, budaya dan politik. Karena kedudukannya yang strategis, laut tengah menjadi jalur pusat perekonomian dan perdagangan. Ia seperti jalan tol yang berperan sebagai urat nadi kawasan. Sejak dahulu, khusus di era kejayaan majapahit hingga masa kolonial dan sekarang, kedudukan laut jawa diibaratkan “laut tengah” bagi Indonesia yang memiliki peran penting dalam berbagai kegiatan ekonomi, budaya dan politik (Ir. Khaeron, 2012).

Menurut Singgih, dari berbagai sumber, sebagai kawasan bahari (*insular region*) Indonesia tidak hanya memiliki satu laut utama (*heartsea*) dan setidaknya tiga laut utama lain yang menjadikan Indonesia sebagai

Sea System, yaitu laut jawa, laut flores dan laut banda. Diantara kawasan laut yang disebutkan tadi, laut jawa merupakan jantung perdagangan laut di kepulauan Indonesia. Laut Jawa telah terintegrasi jalur pelayaran dan perdagangan dunia, bahkan jauh sebelum datangnya bangsa Barat. Sementara itu menurut Houben, laut Jawa tidak sebagai laut utama bagi Indonesia, tetapi juga laut inti bagi Asia Tenggara. Peranan dan jalur laut Jawa masih terlihat hingga kini (Ir. Khaeron, 2012, hal. 12).

Jadi, tidak berlebihan jika dikatakan bahwa laut Jawa merupakan *Mediterranean Sea* bagi Indonesia sejak dulu hingga sekarang. Sebagai “Laut Tengah” bagi kepulauan dan Asia Tenggara, tentu Laut Jawa menjadi jembatan penghubung berbagai komunitas yang berada disekitarnya dalam bidang budaya, politik atau ekonomi. Bukan kebetulan jika Majapahit berada di pesisir Laut Jawa, termasuk sejumlah pelabuhan penting pada masa setelahnya di pesisir Utara Jawa, sampai sekarang peran strategisnya masih sama. Laut Jawa masih menjadi jalur utama arus pelayaran di Indonesia. Perbedaannya, orientasinya tidak lagi seperti dulu karena telah terjadi pergeseran cara pandang tentang wilayah kelautan. Laut Jawa dan laut lainnya kini hanya sebagai alat kedekatan dengan daratan (Ir. Khaeron, 2012, hal. 12).

Sebagai Laut Jawa yang ada di tengah kepulauan besar Indonesia, bukanlah sesuatu yang istimewa jika aktivitas di Laut Jawa sangat padat. Meski demikian, konsep tentang

laut tengah dalam konteks negara kepulauan bukan sekedar perannya sebagai jalur ekonomi, konsep laut tengah bukan sekedar untuk tujuan efisiensi dan efektifitas, melainkan lebih luas lagi dimensinya. Konsep laut tengah memiliki peran ideologi juga bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Lebih dari itu, laut merupakan basis ekonomi dan budaya bangsa Indonesia yang sejak dulu sebagai bangsa pelaut yang tidak membedakan lautan dan daratan. Keduanya adalah satu kesatuan meskipun berbeda bentuk dan wujudnya secara fisik (Ir. Khaeron, 2012, hal. 13).

Kemaritiman dan Potensi Ekonomi

Pengelolaan perikanan saat ini menjadi penting tidak saja karena potensinya yang besar untuk perbaikan kesejahteraan rakyat tetapi juga maraknya pencurian ikan dilaut (*illegal fishing*) serta cara penangkapannya yang tidak berkelanjutan (*sustainable*). Walaupun Indonesia telah menargetkan ekspor mencapai US\$5 milyar menjelang 2004, namun ekspor Ikan Indonesia dalam tahun 2001 mengalami penurunan 6% dibanding tahun 2000, yaitu dari US\$ 1,68 milyar dalam tahun 2000 menjadi US\$ 1,63 milyar dalam tahun 2001 (Djalal, M.A, 2009).

Gambaran kerugian dari sektor perikanan dari laut Indonesia hanya sebagian kecil fakta bahwa potensi laut Indonesia begitu luar biasa. Perkiraan Kementrian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (KKP) bahwa Indonesia menyimpan potensi Rp 900 Trilyun

Rupiah per tahun (Jateng, *Ekonomi Update* 2015). Besar nya potensi laut Indonesia ternyata tidak dapat dimaksimalkan oleh pemerintahan Indonesia selama ini, justru kerugian dari pencurian atau *illegal fishing* tahun ke tahun semakin meningkat (Gliemourinsie, 2015).

Potensi nyata dari sektor kelautan yang dapat dirangkum dari buku Herman Khaeron, *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat*, diantaranya antara lain adalah penyedia sumber daya ikan. Sebagai sumber daya alam yang dapat diperbaharui (*renewable*), tingkat penangkapan ikan berhubungan erat dengan tingkat keberlanjutannya (*sustainable*). Secara keseluruhan potensi produksi lestari perikanan di perairan Indonesia mencapai 6,4 juta ton per tahun atau 8 persen dari potensi lestari ikan laut dunia. Saat ini tingkat pemanfaatannya baru mencapai 4,5 juts ton. Potensi produksi budi daya laut diperkirakan mencapai 45 juta ton/tahun dan budi daya perairan payau (tambak) sekitar 5 juta ton per tahun. Sementara itu total produksi budi daya laut dan tambak baru sebesar 2,5 juta ton (5% potensi produksi) pada 2007 (Ir. Khaeron, 2012, hal. 38).

Menurut perhitungan PKSPL-IPB (1998), nilai ekonomi sumber perikanan saja (tangkap, budi daya dan industri bioteknologi perairan) dapat menghasilkan US\$ 82 milyar pertahun. Pada 1998, total produksi perikanan Indonesia mencapai 4 juta ton dan

menempatkan Indonesia sebagai produsen ikan terbesar ke tujuh di dunia. Pada 2002, produksi telah mencapai 5,6 juta ton dan menjadikan Indonesia produsen ikan terbesar keenam di dunia (FAO, 2002). Dari total produksi itu, sebanyak 5 ton produksi untuk memenuhi kebutuhan konsumsi dalam negeri, sedangkan sisanya 0,6 juta ton untuk ekspor dengan perolehan devisa sekitar US\$ 2,1 miliar yang berarti meningkat US\$ 500 juta dibandingkan nilai devisa perikanan tahun 1998 yang hanya US\$ 1.6 juta. Sumbangan sub sector perikanan dari produk primer terhadap PDB pada tahun 2001 sekitar 2% (Rp 25 triliun) jika dihitung dengan produk sekunder (olahannya), kontribusinya terhadap PDB pada tahun 2002 hampir 10 % (Ir. Khaeron, 2012, hal. 40).

Menurut sejumlah survey, hampir 70 persen produksi minyak dan gas bumi Indonesia berasal dari kawasan pesisir dan laut. Indonesia memiliki 60 cekungan yang mengandung minyak dan gas bumi. Dari 60 cekungan itu, 40 cekungan di lepas pantai, 14 cekungan di pesisir, dan hanya 6 cekungan berada didaratan. Dari seluruh cekungan itu diperkirakan ada potensi sebesar 11,5 miliar barel minyak bumi yang terdiri atas 5,5 miliar cadangan potensial dan 5,8 miliar barel berupa cadangan terbukti. Selain itu cadangan gas bumi Indonesia sebesar 101,7 triliun kaki kubik yang terdiri atas cadangan terbukti 64,4 triliun dan cadangan potensial sebesar 37,3 triliun kaki kubik. Kawasan pesisir dan lautan juga kaya akan berbagai jenis bahan tambang

dan mineral, seperti emas, perak, timah, biji besi dan mineral berat. Belum lama ditemukan pula jenis energi baru pengganti BBM berupa gas hidrat dan gas biogenic dilepas pantai Barat Sumatera dan Selatan Jawa Barat serta Utara selat Makassar dengan potensi yang sangat besar melebihi seluruh potensi minyak dan gas bumi (Ir. Khaeron, 2012, hal. 45).

Menurut laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan, sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki wilayah seluas 7,7 juta km². Potensi wisata bahari Indonesia sangat besar dengan 2/3 wilayah nusantara terdiri atas perairan dan memiliki kurang dari 17.480 pulau dan berjuta hektar taman laut sehingga prospek pengembangan wisata bahari di kemudian hari sangat cerah. Nilai ekonomi yang belum mencapai angka Rp 1 triliun menunjukkan potensi ini belum menjadi perhatian oleh pemerintah Indonesia selama ini, dimana *potensi loss* pariwisata Indonesia masih tinggi. Sektor pariwisata bahari merupakan sektor paling efisien dalam bidang kelautan sehingga banyak Negara yang memiliki potensi kelautan tidak sebesar Indonesia, tetapi pengembangan pariwisatanya jauh melebihi Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia dengan segala keunikan potensi laut yang ada di dalamnya (Ir. Khaeron, 2012, hal. 52).

Ketidakmerataan pembangunan transportasi kelautan mengakibatkan kesenjangan distribusi, produksi dan kesejahteraan yang sangat luas diantara

provinsi-provinsi di Indonesia.² Sebagai perbandingan harga kebutuhan pokok di Jawa jauh lebih murah dibandingkan dengan di Kalimantan, Sulawesi dan Papua, contoh lainnya adalah perbedaan yang begitu tajam pada harga semen (salah satu material utama dalam pembangunan), di Pulau Jawa dan Sumatera harga semen saat ini berkisar Rp 50 ribu hingga Rp 65 Ribu Rupiah per sak, sementara di Papua dan Indonesia Timur harga semen berkisar di antara Rp 500 ribu hingga Rp 1,5 juta Rupiah per sak (Suhendra, 2014). Kebutuhan akan armada laut dalam hal transportasi laut menjadi sangat penting jika dikaitkan dengan potensi maritime yang dibutuhkan Indonesia.

Keberadaan armada pelayaran nasional yang kuat adalah kebutuhan pokok bagi sebuah Negara kepulauan yang sebesar dan seluas Indonesia. Hal tersebut adalah infrastruktur yang tidak hanya penting secara ekonomi, tetapi juga secara politik, sosial dan budaya. Keberadaan dan fungsi pelabuhan adalah gerbang ekonomi yang menghubungkan antara aktifitas di darat dan di laut. Sebagai konsekuensi dari besarnya armada pelayaran dan tingginya aktifitas pelayaran, aktifitas pelabuhan pun akan semakin meningkat. Begitu pula sejalan dengan peningkatan jumlah produksi barang dan jasa yang harus dikirim melalui laut, otomatis kita membutuhkan

sarana bongkar muat melalui pelabuhan (Suhendra, 2014).

Pertumbuhan sektor maritim yang pesat sebenarnya cukup membuat pihak pemerintah maupun swasta menaruh perhatian terhadap industri yang terkait. Sebagai contoh misalnya PT Kallia Lines yang melayani angkutan penumpang di kawasan Timur, dari kawasan Timur ke kawasan Barat. Secara bisnis, sebenarnya langkah Jusuf Kalla (Wakil Presiden RI saat ini) mendirikan perusahaan pelayaran untuk angkutan penumpang itu tidak menguntungkan. Betapa tidak, PT Pelni saja yang mendapat subsidi sangat besar dari pemerintah masih terus merugi, sementara armada Kallia Lines tidak disubsidi alias harus menghidupi dirinya sendiri. Pada saat itu Jusuf Kalla mengatakan bahwa ‘hal tersebut adalah konsekuensi dari sebuah perjuangan, komitmen harus disertai langkah konkrit, tidak bisa hanya dilantunkan di atas podium atau diceramahkan di ruang seminar (Suruji, 2009).

Pengadaan infrastruktur transportasi memiliki peran besar dalam perkembangan perekonomian bangsa Indonesia. Perhubungan laut berperan dalam memperlancar perpindahan barang dan jasa dari satu pulau ke pulau yang lain, mempercepat transaksi perdagangan dan proses ekspor dan impor dari suatu wilayah, baik dalam maupun luar negeri. Hampir 80 % lebih proses perpindahan barang

² Terjadinya dikotomi antara Indonesia bagian Barat dan Indonesia bagian Timur, dimana Indonesia bagian Barat (didominasi oleh Jawa dan Sumatera) sementara Indonesia Timur (didominasi oleh Kalimantan, Sulawesi dan Papua)

dan jasa antar pulau menggunakan jasa perhubungan laut. Berdasarkan hal tersebut dapat kita bayangkan bahwa sektor kegiatan perhubungan laut merupakan salah satu penunjang utama dalam pergerakan ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan suatu kawasan (Dahuri).

Satu istilah yang mungkin tepat untuk menjadikan Indonesia lebih berjaya di masa yang akan datang adalah konsep 'ekonomi biru' (*blue economy*). Istilah ekonomi biru pertama kali diperkenalkan pada tahun 2010 oleh Gunter Pauli melalui bukunya yang berjudul *The Blue Economy: 10 years-100 innovations-100 million jobs*. Ekonomi biru menerapkan logika ekosistem, yaitu ekosistem selalu bekerja menuju tingkat efisiensi lebih tinggi untuk mengalirkan nutrien dan energi tanpa limbah untuk memenuhi kebutuhan dasar bagi semua kontributor dalam suatu sistem. Selanjutnya, ekonomi biru menitikberatkan pada inovasi dan kreativitas yang meliputi variasi produk, efisiensi sistem produksi, dan penataan sistem manajemen sumber daya (Rakhmindyarto, 2015).

Sekitar 75 persen dari total wilayah kedaulatan Indonesia merupakan wilayah perairan yang terdiri dari laut teritorial, *Zona Ekonomi Eksklusif* (ZEE), dan laut 12 mil. Berdasarkan Statistik Perikanan dan Akuakultur Tahun 2012 dari *Food and Agriculture Organization* (FAO), Indonesia menduduki peringkat kedua dalam produksi perikanan tangkap dan peringkat keempat

dalam produksi perikanan budidaya. Indonesia juga tercatat sebagai negara kedua terbanyak dalam hal jumlah kapal yang dimiliki setelah Tiongkok. Dari sisi penyerapan tenaga kerja, sektor perikanan tercatat menampung 2.748.908 tenaga kerja pada tahun 2012, menduduki peringkat keempat dunia. Data Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa sektor perikanan, walaupun hanya menyumbang sekitar 2 persen dari total PDB Indonesia pada tahun 2013 namun memiliki laju pertumbuhan yang lebih tinggi dari laju pertumbuhan PDB secara keseluruhan, yaitu sebesar 6,86 persen. Laju pertumbuhan sektor perikanan ini lebih tinggi dibandingkan sektor pertambangan, industri manufaktur, konstruksi, dan jasa. Hal ini menunjukkan potensi yang dapat dikembangkan di masa yang akan datang. Kementerian Kelautan dan Perikanan mencatat terdapat 108 kawasan konservasi perairan dengan luas 15,78 juta ha, yang diharapkan dapat meningkat menjadi 20 juta ha pada tahun 2020. Keindahan bawah laut di beberapa provinsi di Indonesia juga sudah sangat mendunia dan menjadi spot menyelam yang wajib dikunjungi para divers, seperti Bunaken (Sulawesi Utara), Raja Ampat (Papua Barat), dan Wakatobi (Sulawesi Tenggara) (Rakhmindyarto, 2015).

Banyak nelayan yang hidup di bawah garis kemiskinan dengan kondisi lingkungan yang mengkhawatirkan. Terbatasnya kemampuan dan akses menuju

pekerjaan yang lebih baik merupakan beberapa alasan para nelayan tetap bertahan. Ditambah lagi, bantuan pemerintah berupa kapal Inka Mina, misalnya, banyak mengalami kendala dalam operasionalisasinya (Kompas 26 November 2014). Hasil tangkapan para nelayan tradisional juga sangat terbatas mengingat minimnya peralatan yang digunakan jika dibandingkan dengan perusahaan penangkap ikan yang memiliki kapal dan peralatan lebih canggih. Kalah bersaing, beberapa nelayan kemudian memutuskan untuk (Rakhmindyarto, 2015).

Pendekatan ekonomi biru menitikberatkan pada investasi kreatif dan inovatif yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan. Jenis usaha dan lapangan kerja baru sebenarnya dapat diterapkan di sekitar daerah pesisir. Bisnis daur ulang sampah, misalnya, dapat menjadi alternatif solusi membersihkan lingkungan sekitar pantai, menciptakan lapangan kerja baru, dan mengurangi sampah (*zero waste*). Untuk dapat mendukung implementasi ekonomi biru yang berorientasi pada kreativitas dan inovasi, pemerintah perlu meningkatkan pengetahuan dan keterampilan masyarakat pesisir sehingga mampu “bereksperimen” dengan limbah, by-product, dan produk ikutan hasil laut. Dengan peningkatan inovasi dan

sosialisasi iptek pertanian dan kelautan diharapkan dapat meningkatkan efisiensi penangkapan dan budidaya hasil laut. Infrastruktur yang mendukung efisiensi kegiatan maritim, seperti pelabuhan, aspek pengolahan dan pemasaran hasil perikanan juga perlu mendapat perhatian lebih. Dengan memelihara kualitas keanekaragaman hayati laut, ekonomi biru diharapkan dapat mendukung pembangunan berkelanjutan (Rakhmindyarto, 2015).

Kemaritiman dan Keamanan Nasional

Menarik membaca awal tulisan Wibawanto Nugroho pada Jurnal Verity HI Universitas Pelita Harapan, dikatakan bahwa penentu kekuatan nasional suatu negara terdiri dari faktor-faktor yang bersifat natural/laten/terus menerus (demografi, potensi agrikultural, geografi dan SDA) dan sosial/aplikatif (militer, ekonomi, diplomasi, informasi, intelijen, teknologi, psikologi, penegakan hukum dan sosial budaya). Untuk menghasilkan kekuatan nasional yang riil, kekuatan nasional yang bersifat natural ini harus dapat ditransformasikan menjadi kekuatan nasional yang bersifat sosial/aplikatif. Tingkat keberhasilan suatu negara dalam mentransformasikan kekuatan yang bersifat natural menjadi kekuatan yang bersifat sosial/aplikatif secara dominan ditentukan oleh berbagai faktor yang secara umum mencakup akumulasi interaksi politik, sosial dan organisasional dalam suatu negara. Interaksi

ini antara lain dijabarkan dalam bentuk sistem pengelolaan negara (termasuk sistem ideologi, ekonomi, politik, kultural dan penegakan hukum), stabilitas dan efektifitas dari institusi-institusi yang berwenang, performa ekonomi, sikap inovatif dari penduduknya, tingkat pendidikan, struktur sosial, serta kualitas organisasi yang dimiliki oleh birokrasi pemerintah juga sektor non-pemerintah (Nugroho, 2009).

Kekuatan nasional selalu berjalan seiring dengan keamanan nasional. Mengaitkannya dengan konsep kemaritiman, sudah sewajarnya Indonesia lebih mengedepankan konsep keamanan yang lebih holistik. Selama ini kita selalu mempersandingkan dua konsep : 1. Pertahanan (*defence/defense*) dan keamanan (*security*). “Pertahanan” adalah kata benda yang menggambarkan upaya atau proses, sedangkan “keamanan” adalah kata benda yang menggambarkan keadaan atau kondisi dan merupakan hasil atau *outcome* (dari suatu proses). Istilah “pertahanan” biasanya dikaitkan dengan bidang politik dan pemerintahan (negara) sementara istilah “keamanan” mencakup bidang yang lebih luas, yaitu keamanan negara dan keamanan kehidupan dalam negara, baik yang bersifat umum (publik) maupun individu. Upaya pertahanan akan menentukan kondisi keamanan (negara), tetapi keamanan tidak hanya bergantung kepada upaya pertahanan karena banyak faktor yang menentukannya.

Jika dirumuskan dalam teoritis, pertahanan (jika ditransformasikan kedalam item yang terukur) bukan satu-satunya “*independent variable*” yang menerangkan keamanan (*dependent variable*) (Muhammad, 2003). Secara tradisional pemikiran tentang keamanan seringkali dikaitkan dengan tujuan dan pengendalian kapabilitas militer dalam menghadapi ancaman penggunaan kekerasan bersenjata. Dengan kata lain pendekatan keamanan secara konvensional lebih didominasi oleh pemikiran-pemikiran yang berdimensi militer. Namun dewasa ini pendekatan tentang masalah keamanan lebih diperluas kepada isu-isu yang bersifat multidimensional terutama dimensi non-militer, seperti degradasi lingkungan, masalah kemiskinan, perdagangan obat-obatan terlarang, perdagangan perempuan dan anak, pekerja ilegal, terorisme dan penyebaran penyakit menular. Perluasan pemikiran ini muncul sejalan dengan perubahan kondisi keamanan internasional dari masa perang dingin ke pasca perang dingin (Chandrawati, 2001).

Mencermati kondisi dewasa ini, lebih tepat Indonesia mengedepankan konsep keamanan maritim yang berlandaskan isu multidimensional. Dimana tantangan terbesar Indonesia kedepan justru hadir dari permasalahan yang bersifat *low politics*. *Illegal fishing, illegal logging, trafficking, drugs* lebih mendominasi dari isu *terrorism* atau konflik horisontal. Wilayah Indonesia yang mayoritas

didominasi oleh laut sangat rentan “dimasuki” isu-isu multidimensi seperti di atas. Oleh karenanya pendekatan *holistic security* kiranya menjadi fokus utama pemerintah untuk mengamankan wilayah Indonesia yang sangat luas ini.

Saran dan pendapat yang cukup penting tentang keamanan Indonesia di sektor maritim disampaikan oleh Robert Mangindaan yang mengedepankan konsep *Maritime Awarness*. *Maritime Awarness* adalah kesadaran bahwa kita adalah bangsa maritim yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan. Menurut beliau apabila *maritime awarness* berkembang subur pada segenap lapisan masyarakat, tentunya akan melahirkan *common understanding* mengenai arti laut bagi bangsa. Pemahaman tersebut, sangat diperlukan untuk merancang peta kepentingan nasional (di laut). Benar bahwa ada banyak pandangan mengenai arti laut bagi kepentingan nasional, tetapi intinya akan berkisar pada tiga spektrum besar. *Pertama*, laut sebagai sumber nafkah bagi bangsa Indonesia, ada kekayaan fauna flora pada kibangan pertemuan dua samudera, kekayaan berbagai mineral strategis, arti pentingnya lokasi strategis (dari perekonomian dan militer), dan seterusnya sampai pada industri Pariwisata. *Kedua*, sebagai *life line* domestik, yang menghubungkan 17.508 pulau. Tidak bisa dihindari suatu kenyataan bahwa Indonesia memiliki *life line* terpanjang di dunia, sehingga kebutuhan armada samudera, armada nusantara dan armada “semut” yang

berkategori vital. Prinsip *cabotage* tidak dapat dipatahkan oleh prinsip ekonomi (yang menganggap berbenturan dengan WTO) oleh karena menyangkut tegaknya kedaulatan NKRI sebagai negara kepulauan. *Ketiga*, sebagai medium pertahanan, situasi geografik memperlihatkan bahwa, hanya tiga perbatasan di darat, yaitu di Papua, Timor Leste dan Kalimantan. Selebihnya – tepatnya ada sepuluh perbatasan laut. Artinya untuk mencapai daratan Indonesia, hampir pasti (70%) akan dilakukan melalui laut yang aksesnya terbuka 360 derajat.

Kesimpulan

Menjadikan Indonesia bangsa yang besar dan bermartabat merupakan sebuah tantangan besar bagi pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Bukan berarti tantangan itu tidak menghadirkan peluang dan potensi yang sama besarnya, mengembalikan kejayaan Indonesia melalui Kemaritiman merupakan langkah berani yang layak untuk diapresiasi setelah sekian dekade Indonesia hanya berkulat pada potensi konsumsi sebagai negara dengan jumlah penduduk terbanyak keempat di dunia.

Maritim juga merupakan langkah strategis dalam mengedepankan arti kedaulatan yang sebenarnya, karena bagaimanapun dunia mengetahui bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai salah satu terpanjang di dunia. Keamanan dan pertahanan dengan basis maritim merupakan karakteristik Indonesia yang harus terus dijaga

Muhammad Yamin

dan diperjuangkan. Kombinasi antara ekonomi yang kuat dan keamanan yang solid dalam konsep kemaritiman diharapkan menjadi salah satu unsur terwujudnya konsep negara kesejahteraan bagi Indonesia yang berdaulat dan bermartabat.

Daftar Pustaka

- A.Chaniago, A. (2001). *Gagalnya Pembangunan: Kajian Ekonomi Politik terhadap Akar Krisis di Indonesia*. Jakarta: LP3ES.
- Academia. (t.thn.). *Sejarah Presiden Indonesia*. https://www.academia.edu/9143526/sejarah_presiden_indonesia.
- Academia. (t.thn.). *Sejarah Presiden Indonesia*. https://www.academia.edu/9143526/sejarah_presiden_indonesia.
- Chandrawati, N. (2001, Juni 8). Perkembangan Konsep-konsep Keamanan dan Relevansinya terhadap Dinamika Keamanan Negara-negara Berkembang. *Jurnal Global, Jurnal Politik Internasional, II*, 40.
- Dahuri, R. (t.thn.). *Mengabdikan untuk rakyat*. Diambil kembali dari Wordpress: Wordpress
- Djalal, M.A, P. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*. Jakarta: IND Hill Co dan Lembaga Laut.
- Dr.Chandra Motik Yusuf, S. M. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*. Jakarta : Lembaga Laut Indonesia .
- Dr.Chandra Motik Yusuf, S. M. (2009). *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*. Jakarta: Lembaga Laut Indonesia.
- Glienmourinsie, D. (2015, Februari Selasa). *Sindo News*. Diambil kembali dari Sindo News: <http://ekbis.sindonews.com/read/968419/34/berantas-illegal-fishing-produksi-ikan-ri-meroket-1424767920>
- Indonesia, K. B. (2015). *Arti kata maritim*.
- Ir. Khaeron, H. H. (2012). *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat*. Jakarta: Pustaka Cidesindo.
- Jateng, B. (2015). *Ekonomi Update* .
- Jateng, B. (t.thn.). *Ekonomi Update*. Diambil kembali dari Bank Jateng : http://www.bankjateng.co.id/content.php?query=news&kat=content&id_content=540
- Mindtalk. (t.thn.). *5 Negara dengan Garis Pantai Terpanjang di Dunia* .
- Muhammad, P. (2003). Keamanan Domestik. *Seminar Pembangunan Nasional VIII tema Penegakkan Hukum dalam Era Pembangunan Berkelanjutan* (hal. 5). Denpasar: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia.
- News, T. (2014). *Isi Lengkap Pidato Joko Widodo usai Pelantikan Presiden di MPR*. Jakarta: <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/10/20/isi-lengkap-pidato-joko-widodo-usai-pelantikan-presiden-di-mpr>.
- Nugroho , W. (2009). Pertahanan Negara dikaitkan dengan Kemampuan Negara. *Verity Jurnal Hubungan Internasional*, 69-70.
- Prof.Dr.Budi Winarno, M. (2013). *Etika Pembangunan*. Yogyakarta: CPAS.
- Purwaka, T. (2012). Indonesian Interisland Shipping: An Assessment of the Relationship of Government policies and Quality of Shipping Services . Dalam M. Ir.H.E.Herman Khaeron, *Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat* (hal. 3-4). Jakarta : Pustaka Cidesindo.
- Rakhmindyarto. (2015). *Ekonomi Biru untuk Maritim Indonesia yang Berkelanjutan*. Diambil kembali dari kemenkeu.go.id: www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/Ekonomi%20Biru%20Maritim%20Indonesia%20Berkelanjutan.pdf

- Suhendra, Z. (2014, November Sabtu). *Detik Finance*. Diambil kembali dari Detik Finance: <http://finance.detik.com/read/2014/11/15/165609/2749344/1036/semen-di-papua-dijual-rp-1-juta-per-sak-ini-kata-bos-semen-kupang>
- Suruji, A. (2009). *Jusuf Kalla The Real President*. Jakarta.
- Theresia , d., Andini, S.Pd, M.Si, K. S., Nugraha, S.T., M.M, & Mardikanto, M.S, P. (2014). *Pembangunan Berbasis Masyarakat*. Bandung: Alfabeta.
- web, P. (t.thn.). *apbn pertama jokowi batal tembus 200 triliun*.