

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



**MENINGKATKAN KESADARAN MARITIM
GUNA MEWUJUDKAN POROS MARITIM DUNIA
UNTUK KETAHANAN NASIONAL**

Oleh :

ANDI ABDUL AZIZ, S.H., M.M.
LAKSAMANA PERTAMA TNI

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER ANGKATAN (PPRA) LXII
LEMHANNAS RI
TAHUN 2021**

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr Wb, salam sejahtera bagi kita semua.

Dengan memanjatkan puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXII Lemhannas RI tahun 2021 telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia sebuah Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul: **“Meningkatkan Kesadaran Maritim Guna Mewujudkan Poros Maritim Dunia Untuk Ketahanan Nasional”**.

Penentuan Tutor dan Judul Taskap ini didasarkan oleh Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2021 tanggal 27 Januari 2021 tentang Pengangkatan Tutor Pembimbing Taskap dan Keputusan Gubernur Lemhannas RI Nomor 63 Tahun 2021 tanggal 29 Maret 2021 tentang Penetapan Judul Taskap kepada para peserta PPRA LXII Lemhannas RI Tahun 2021 untuk menulis Taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

Pada kesempatan ini, perkenankan Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada Penulis untuk mengikuti PPRA LXII di Lemhannas RI Tahun 2021. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada Tutor Taskap kami yaitu Marsekal Muda TNI Agus Radar Sucahyo dan Tim Penguji Taskap serta semua pihak yang telah membantu dan membimbing dalam pembuatan Taskap ini sampai selesai sesuai waktu dan ketentuan yang dikeluarkan oleh Lemhannas RI.

Penulis menyadari bahwa kualitas Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati mohon adanya masukan guna penyempurnaan naskah ini.

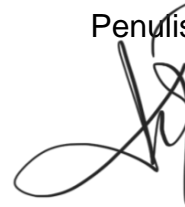
Besar harapan saya agar Taskap ini dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran Penulis kepada Lemhannas RI, termasuk bagi siapa saja yang membutuhkannya.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan berkah dan bimbingan-Nya kepada kita semua dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Negara dan Bangsa Indonesia yang kita cintai dan kita banggakan.

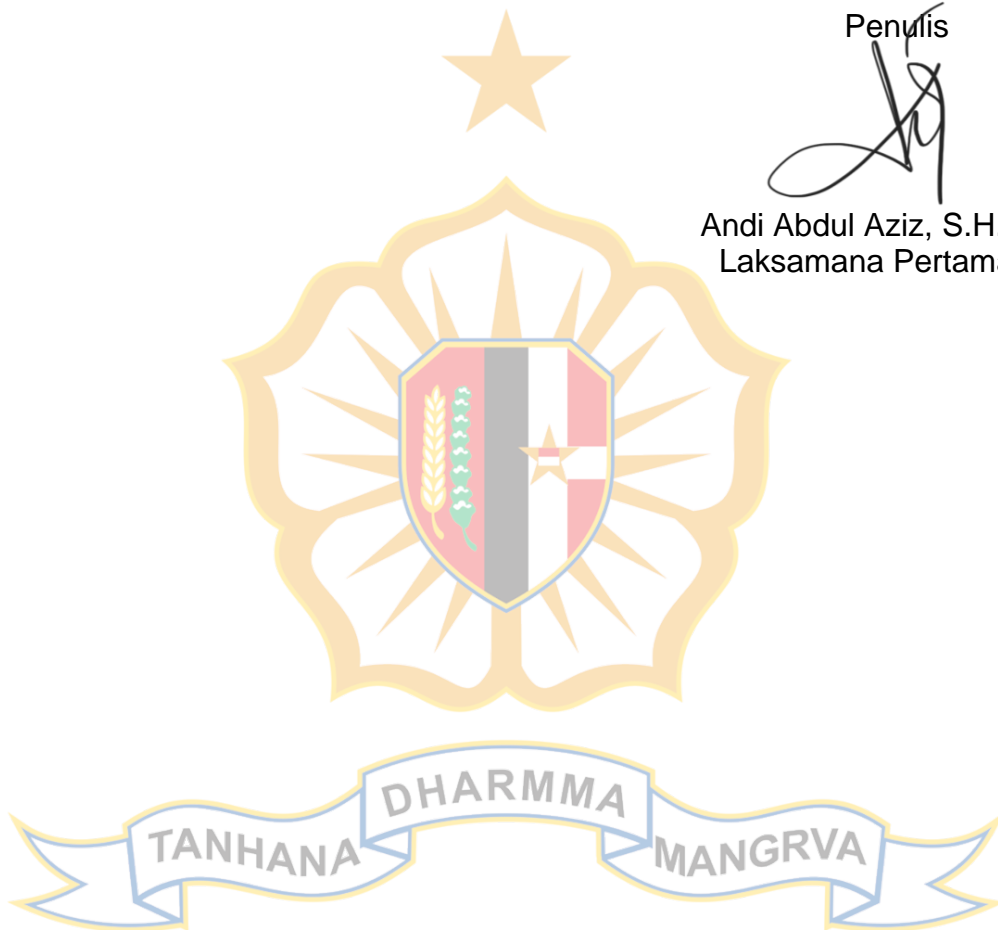
Sekian dan terima kasih. Wassalamualaikum Wr Wb.

Jakarta, 23 Juli 2021

Penulis



Andi Abdul Aziz, S.H., M.M.
Laksamana Pertama TNI



LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERNYATAAN KEASLIAN

1. Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Andi Abdul Aziz, S.H., M.M.
Pangkat : Laksamana Pertama TNI
Jabatan : Kepala Pusat Informasi TNI
Instansi : Mabes TNI
Alamat : Perumahan TNI AL Jala Griya Blok G5 No. 04 RT. 24
RW. 07 Desa Sugihwaras, Kecamatan Candi, Kabupaten
Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur.

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) ke LXII Lemhannas RI Tahun 2021 menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

- Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
- Apabila ternyata sebagian atau seluruh tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus pendidikan.

2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.

Jakarta, 23 Juli 2021
Penulis



Andi Abdul Aziz, S.H., M.M.
Laksamana Pertama TNI

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

LEMBAR PERSETUJUAN TUTOR TASKAP

Yang bertanda tangan dibawah ini Tutor Taskap dari :

Nama : Andi Abdul Aziz, S.H., M.M.
Peserta : Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXII
Lemhannas RI Tahun 2021
Judul Taskap : Meningkatkan Kesadaran Maritim guna Mewujudkan Poros
Maritim Dunia untuk Ketahanan Nasional

Taskap tersebut di atas telah ditulis "~~sesuai/tidak sesuai~~" dengan Juknis Taskap Peraturan Gubernur Lemhannas RI Nomor 04 Tahun 2021, karena itu "~~layak/tidak layak~~" dan "~~disetujui/tidak disetujui~~" untuk diuji.

""coret yang tidak diperlukan.

Jakarta, 26 Juli 2021

Tutor Taskap


Agus Radar Suchyo
Marsekal Muda TNI

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
PERSETUJUAN TUTOR	iv
DAFTAR ISI	v
TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1. Latar Belakang	1
2. Rumusan Masalah	5
3. Maksud dan Tujuan	6
4. Ruang Lingkup dan Sistematika	7
5. Metode dan Pendekatan	8
6. Pengertian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
7. Umum	11
8. Peraturan Perundang-Undangan	11
9. Kerangka Teoritis	14
10. Data dan Fakta	21
11. Perkembangan Lingkungan Strategis	25
BAB III PEMBAHASAN	29
12. Umum	29
13. Pengaruh Kesadaran Maritim Terhadap Aspek-aspek MDA di Indonesia	29

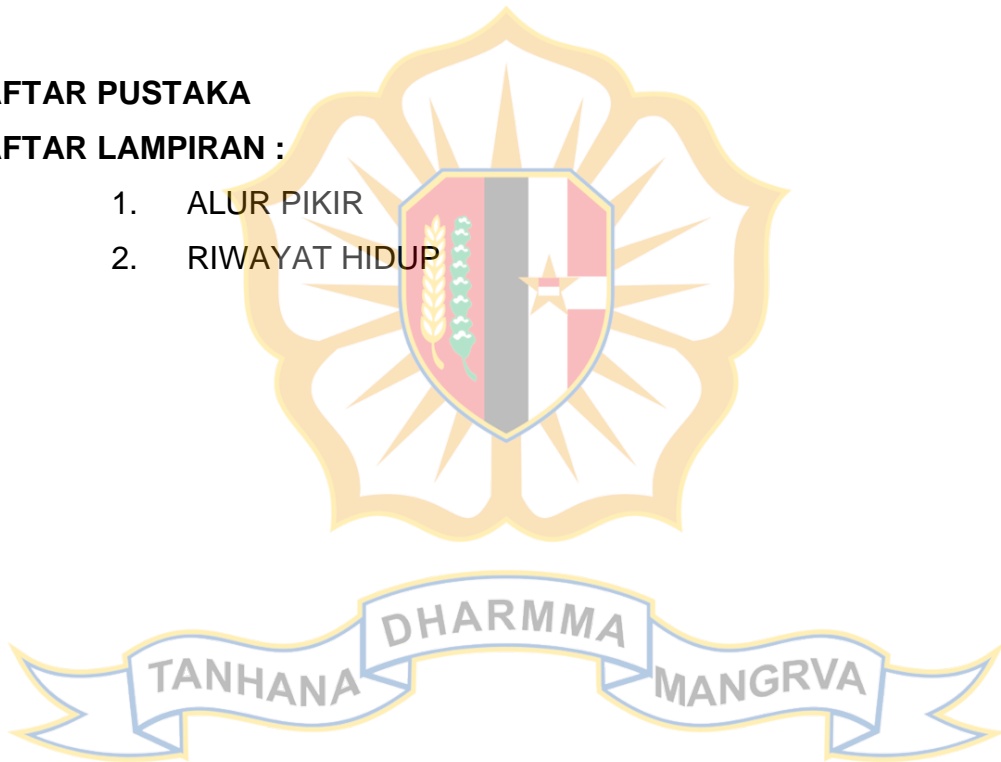
14. Pengaruh Perkembangan Tehnologi Kemaritiman Terhadap Aspek-aspek MDA di Indonesia	36
15. Pengaruh Aspek-aspek MDA terhadap Visi Poros Maritim Dunia	42
16. Strategi Membangun MDA Untuk Meningkatkan Kesadaran Maritim Guna Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia	50

BAB IV PENUTUP	57
17. Simpulan	57
18. Rekomendasi	59

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN :

1. ALUR PIKIR
2. RIWAYAT HIDUP



LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

TABEL

TABEL I. Tabel 2.1. Data Anomali Kapal di Perairan Indonesia (Sumber:
Database Pusinfomar TNI)



LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR I. Gambar 3.1. Implementasi Big Data Analytics pada Kapal Komersial (Sumber: Lloyd's Register Group Limited et al., 2014)



BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang telah mendapatkan pengakuan secara internasional. Hal ini berawal dari Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957 yang pada awalnya mendapat penolakan dari beberapa negara dan perundingan *multilateral* yang sangat ketat selama lebih dari satu dekade.¹ Namun akhirnya masyarakat internasional mengakui keinginan kuat Indonesia untuk mewujudkan kesatuan tanah air dengan melakukan inovasi hukum yang mengubah laut lepas yang pada awalnya memisahkan pulau-pulau menjadi perairan yang menghubungkan pulau-pulau tersebut dan berada di dalam kedaulatan Indonesia, dimana pelaksanaan hak dan kewajibannya dijamin oleh Hukum Internasional, yaitu Konvensi PBB tentang hukum laut 1982 atau dikenal dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS '82) yang telah disahkan dalam Hukum Nasional Indonesia melalui Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985.² Pengakuan Internasional ini memperkuat cara pandang mendasar bangsa Indonesia dan Wawasan Nusantara, tidak hanya sebagai bangsa yang merdeka, tetapi juga dengan keutuhan wilayah tanah air yang berbentuk kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan Ipoleksosbudhankam. Kesadaran terhadap konstelasi geografis Indonesia ini telah membawa kesadaran pada pemerintah Indonesia saat ini untuk menekankan kebijakan pembangunan Indonesia periode 2015-2019 dan 2020-2024 dengan visi mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD), sebagai bentuk implementasi geostrategi dan geoeкономи Indonesia untuk bertransformasi menjadi sebuah negara maritim.³

¹ Marlin Dinamikanto, 2017, "Mengenang Deklarasi Djuanda di Hari Nusantara". <https://jurnalmaritim.com/mengenang-deklarasi-djuanda-di-hari-nusantara/>, 13 Desember, 2017, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 07.51 WIB.

² Khaidir Anwar (editor). 2015. "Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan" (Dalam Rangka Pengukuhan Guru Besar Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S.). Edisi 1 Cetakan 1. ISBN: 978-602-1071-29-8. Lampung: Justice Publisher.

³ Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2014. "Pidato Presiden Joko Widodo pada Pelantikan Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia". 20 Oktober 2014, <https://setkab.go.id/pidato-presiden-joko-widodo-pada-pelantikan-presiden-dan-wakil-presiden-republik-indonesia-di-gedung-mpr-senayan-jakarta-20-oktober-2014/>, di akses pada tanggal 5 Mei 2021, pukul 08.11 WIB.

Pengakuan Internasional terhadap Indonesia sebagai negara kepulauan telah menambah nilai strategis aspek geografis Bangsa Indonesia.⁴ Hal ini bukan hanya dilihat dari posisi di persilangan antara dua benua (Benua Asia dan Benua Australia), serta dua samudera (Samudera Pasifik dan Samudera Hindia), namun juga diantara Laut China Selatan dengan Samudera Hindia, antara individualisme liberal di Selatan dengan komunisme di Utara, antara penghasil komoditas di Selatan dengan pengguna komoditas di Utara, antara penghasil energi di Selatan dengan pengguna energi di Utara, antara middle power di Selatan dengan global power di Utara, antara non-nuclear power di Selatan dengan nuclear power di Utara. Indonesia kini berada dalam lingkaran perebutan pengaruh antara kekuatan ekonomi dominan pasca Perang Dunia II dengan kekuatan lama yang bangkit Kembali.⁵ Menyadari arti strategis Indonesia, Presiden Joko Widodo mencanangkan lima pilar sebagai upaya untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Kelima pilar itu, yaitu; *Pertama*, membangun kembali budaya maritim; *Kedua*, menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai tiang utama; *Ketiga*, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim; *Keempat*, mengembangkan diplomasi maritim dengan bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut; dan *Kelima*, membangun kekuatan pertahanan maritim.⁶ Sesuai dengan program pembangunan yang telah dicanangkan oleh pemerintah, maka aspek pertahanan dan keamanan maritim menjadi hal penting yang harus dibenahi karena keamanan di wilayah laut Indonesia menjadi faktor penentu kesuksesan program pemerintah tersebut. Secara praktis, pencapaian visi PMD harus berbanding lurus dengan kondisi stabilitas nasional. Dengan kata lain, pembangunan maritim yang berhasil hanya

⁴ Marsetio. 2015. "Aktualisasi Peran Pengawasan Wilayah Laut Dalam Mendukung Pembangunan Indonesia Sebagai Negara Maritim Yang Tangguh", Makalah pada acara Kuliah Umum di hadapan Civitas Akademika Universitas Sumatera Utara di Medan, Januari 2015, <http://fri2016.uny.ac.id/sites/fri2016.uny.ac.id/files/5A2.%20MAKALAH%20%20DR.%20MARSETIO.pdf>. diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 08.23 WIB.

⁵ Harun Umar. 2020. "Politik Kebijakan Poros Maritim". Cetakan I. ISBN: 978-623-7376-514. Jakarta: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional.

⁶ Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. 2016. "Menuju Poros Maritim Dunia". 18 Oktober 2016. https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata. Diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 08.42 WIB.

dapat berjalan dengan baik apabila didukung oleh pertahanan dan keamanan yang tangguh, baik dalam lingkup nasional, regional maupun global.

Lloyd's Register bekerjasama dengan *QinetiQ* dan *University of Strathclyde* melakukan penelitian selama kurang lebih dua tahun untuk menentukan tren global di bidang kelautan tahun 2030 yang tertuang dalam laporan *Global Marine Trends 2030*.⁷ Penelitian tersebut mengeksplorasi faktor-faktor mendasar yaitu demografi, ekonomi, sumber daya dan lingkungan. Secara kualitatif, bentuk dunia laut pada tahun 2030 akan bergantung pada interaksi tiga-kutub (*tri polar*), yaitu manusia, ekonomi, dan sumber daya alam.⁸ Masa depan akan bergantung pada daya tarik dari ketiga kutub tersebut menuju tujuan tertentu. Selain itu, *Lloyd's Register* dan *QinetiQ* juga bekerjasama dengan *University of Southampton* untuk melakukan penelitian terkait *Global Marine Technology Trends 2030*.⁹ Dalam penelitian tersebut dinyatakan bahwa dari sejumlah 56 teknologi yang diteliti, terpilih 18 teknologi kelautan yang menjadi tren pada tahun 2030.¹⁰ Teknologi tersebut diaplikasikan pada tiga sektor, yaitu *commercial shipping*, *ocean space* dan *naval*.

Perkembangan teknologi kelautan dunia tersebut menyadarkan pemerintah Indonesia akan pentingnya modal dasar kestabilan kondisi keamanan sebagai penopang visi PMD, yaitu dengan mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan.¹¹

Terkait dengan apa yang telah diketengahkan, tampak adanya gap antara kenyataan dengan harapan, posisi strategis Indonesia dengan geopolitiknya yang berada diantara dua benua dan dua samudera yang dilalui oleh ribuan kapal asing yang melintasi ALKI dan selat-selat penting, disatu sisi menunjukkan strategisnya posisi geografis tersebut, namun disisi lain dapat menimbulkan kerawanan dari aspek pertahanan dan keamanan khususnya keamanan maritim. Permasalahan

⁷ Lloyd's Register Report. 2021. "Global Marine Trends 2030: A report based on two years of research into the future of the maritime industries" London: Lloyd's Register Group Services Limited.

⁸ Ibid, hal. 10.

⁹ Lloyd's Register Report. 2021. "Global Marine Technology Trends 2030". London: Lloyd's Register Group Services Limited.

¹⁰ Ibid, hal. 4

¹¹ Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014. "Rancangan Awal, RPJMN 2015-2019", Buku II Agenda Pembangunan Bidang, Bab 6, Jakarta: Bappenas, hal. 3.

yang dihadapi dalam aspek pertahanan dan keamanan seperti: kesadaran akan wawasan kemaritiman nusantara yang belum dipahami sepenuhnya, keterbatasan infrastruktur dan alat utama sistem senjata, regulasi bidang kemaritiman yang belum memiliki supremasi memberikan dampak meningkatnya aktivitas ilegal menggunakan media maritim. Eksploitasi dan kegiatan ilegal terhadap sumber daya maritim dilakukan oleh aktor lokal maupun transnasional. Persoalan lainnya adalah delimitasi perbatasan maritim, kuantitas dan kualitas sumber daya manusia maritim, lemahnya penegakan hukum, dan terbatasnya infrastruktur maritim menambah daftar masalah kemaritiman di Indonesia. Kini kebijakan poros maritim kembali mempertegas prioritas pembangunan sektor kelautan dalam pembangunan nasional. Hal ini disadari atas potensi maritim dan kelautan yang begitu besar disatu sisi merupakan berkah atas kondisi geografis Indonesia, namun disisi lainnya dapat menimbulkan konflik bila tidak dikelola dengan baik. Konsep Maritime Domain Awareness (MDA) didefinisikan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) sebagai pemahaman yang efektif tentang segala sesuatu yang terkait dengan domain maritim yang dapat berdampak pada keamanan maritim (*maritime security*), keselamatan maritim (*maritime safety*), ekonomi maritim (*maritime economy*), atau lingkungan maritim (*maritime environment*).¹² Konsep MDA ini merupakan kunci keberhasilan dalam mengimplementasikan kebijakan kelautan guna mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.¹³ Sejalan dengan kebijakan Pemerintah Indonesia untuk mengembalikan kejayaan Indonesia, PMD adalah jawaban dari keterlanaan bangsa Indonesia dengan memungungi laut. Saatnya bangkit kembali mengembalikan kejayaan nenek moyang Indonesia sebagai pelaut pemberani dalam menghadapi badai dan gelombang di atas kapal. PMD merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antarpulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut, serta fokus pada keamanan maritim yang dapat diberdayakan sebagai suatu kekuatan yang dapat memberikan kontribusi bagi kokohnya ketahanan nasional Indonesia. Oleh karena itu, perlu dirumuskan masalahnya dan merinci pertanyaan-pertanyaan kajian yang merupakan pokok-pokok persoalan/masalah.

¹² https://www.imo.org/blast/blastDataHelper.aspx?data_id=29093&filename=1367.pdf. diakses pada tanggal 6 Maret 2021 pukul. 19.40 WIB.

¹³ Bagus Jatmiko, 2014. " Maritime Domain Awareness (MDA): A Profound Concept for Indonesia". Jurnal Maritim Indonesia, Vol. 2 No. 1, September 2014: 79-87.

2. Rumusan Masalah.

Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan di atas dapat dirumuskan masalah yaitu bagaimana meningkatkan kesadaran maritim untuk mewujudkan poros maritim dunia.

Disini kata kuncinya adalah meningkatkan kesadaran maritim, dimana teori peningkatan kesadaran menurut beberapa ahli melatari perihal ini, diantaranya menurut Brigham, J. C (1991) dalam bukunya yang berjudul "*Social Psychology*"¹⁴ tentang kesadaran diri yang merupakan keadaan pada manusia ketika mengarahkan perhatiannya ke dalam untuk memfokuskan pada isi diri sendiri atau derajat perhatian yang diarahkan ke dalam untuk memusatkan perhatian pada aspek diri sendiri. Sedangkan Schuler (1990) dalam bukunya yang berjudul "*Human Resource Planning: Challenges for Industrial/Organizational Psychologist*"¹⁵, mengemukakan beberapa faktor perencanaan secara terpadu yang sesuai dengan kebutuhan untuk kemajuan didalam suatu organisasi terhadap perubahan kesadaran diri. Hubungan dengan teori-teori ini, bahwa meningkatkan kesadaran maritim guna mewujudkan ketahanan nasional merupakan fenomena yang muncul sebagai respon dari tujuan pembangunan nasional yang mempunyai visi dan misi menjadikan Indonesia sebagai PMD.

Selanjutnya terkait maritim, hal ini berkaitan dengan latar konsep keamanan maritim, antara lain menurut Geoffrey Till dalam Keliat (2009) dalam bukunya yang berjudul "*Sea Power. A Guide for the twenty-first century*"¹⁶, mengemukakan bahwa keamanan maritim merupakan sebuah istilah baru yang ruang lingkupnya tidak lagi membahas hal-hal yang bersifat tradisional seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan menjaga ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi, dan aspek penting dalam lingkungan hidup. Hubungan dengan konsep ini, bahwa meningkatkan kesadaran akan perlunya keamanan maritim guna mewujudkan ketahanan nasional merupakan fenomena yang muncul sebagai respon dari tujuan pembangunan nasional yang mempunyai visi dan misi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

¹⁴ Brigham, J. C. 1991. *Social Psychology*. Edisi Kedua. New York: Harper Colling Publisher Inc

¹⁵ Jackson, S.E. dan Schuler, R.S, 1990. *Human Resource Planning: Challenges for Industrial/Organizational Psychologist*. February 1990. American Psychologist, Vol. 45 No. 2: 223-239.

¹⁶ Keliat, Makmur. 2009. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia". Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.

Kemudian dihadapkan dengan mewujudkan PMD, maka hal ini berkaitan dengan konsep PMD, yang disampaikan Presiden Joko Widodo pada KTT Asia Timur, di Naypyidaw Myanmar pada tanggal 13 November 2014, karena letak strategis Indonesia yang di tengah-tengah silang samudera, benua menjadi penengah dalam setiap ancaman keamanan dan konflik di kawasan Indo-Pasifik.¹⁷ Beberapa akademis memberikan pendapat mengenai ide Poros Maritim ini seperti pernyataan Pertiwi dalam Ian Montratama (2016) berpendapat bahwa peningkatan kekuatan ekonomi Indonesia akan sangat berpengaruh bagi kekuatan maritim itu sendiri, sehingga kekuatan maritim akan semakin kuat apabila sejalan dengan upaya peningkatan kekuatan ekonomi Indonesia.¹⁸ Hubungan dengan konsep ini, bahwa meningkatkan kesadaran maritim guna mewujudkan tujuan pembangunan nasional yang mempunyai visi dan misi menjadikan Indonesia sebagai PMD merupakan fenomena yang muncul sebagai respon dari pelaksanaan ketahanan nasional.

Mengacu pada rumusan masalah tersebut, maka dapat dirumuskan beberapa pertanyaan untuk dikaji lebih mendalam, antara lain:

- a. Bagaimana pengaruh kesadaran maritim terhadap aspek-aspek *Maritime Domain Awareness* (MDA) di Indonesia?
- b. Bagaimana pengaruh perkembangan teknologi kemaritiman terhadap aspek-aspek MDA di Indonesia?
- c. Bagaimana pengaruh aspek-aspek MDA terhadap visi PMD?
- d. Bagaimana strategi membangun MDA untuk meningkatkan kesadaran maritim guna mewujudkan Indonesia sebagai PMD?

3. Maksud dan Tujuan.

- a. Maksud. Maksud dari penulisan Taskap ini adalah untuk menggambarkan dan menganalisis strategi untuk meningkatkan kesadaran maritim untuk mewujudkan poros maritim dunia.

¹⁷ Yayan M Yani dan Ian Montratama, 2015. "Indonesia sebagai Porom Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik". Jurnal Pertahanan: Vol. 5 No 2 (2015), 25-51.

¹⁸ Ian Montratama, 2016. "Arungi Samudra Dengan Sang Naga". Jakarta: Elekx Media Komputindo, hal. 129.

b. Tujuan. Tujuan penulisan Taskap ini adalah sebagai sumbangan pemikiran kepada pemangku kebijakan untuk meningkatkan kesadaran maritim dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia.

4. Ruang Lingkup dan Sistematika.

a. Ruang Lingkup. Ruang lingkup dalam penulisan Taskap ini dibatasi hanya pada peningkatan kesadaran maritim dihadapkan pada konsep MDA guna mewujudkan Indonesia sebagai PMD.

b. Sistematika. Sistematika penulisan Taskap adalah sebagai berikut:

1) BAB I PENDAHULUAN. Pada bab ini diuraikan tentang berbagai hal yang melatarbelakangi penulisan Taskap, rumusan masalah yang dijabarkan ke dalam beberapa pertanyaan kajian, maksud dan tujuan penulisan, ruang lingkup dan sistematika penulisan, metode dan pendekatan yang digunakan dalam penulisan serta pengertian-pengertian terkait beberapa istilah yang digunakan dalam penulisan Taskap ini.

2) BAB II TINJAUAN PUSTAKA. Bab ini menguraikan tentang semua faktor yang berpengaruh terhadap pertanyaan-pertanyaan kajian untuk menghasilkan simpulan yang digunakan dalam analisis, yaitu meliputi peraturan perundang-undangan, kerangka teoritis, data/fakta, dan lingkungan strategis yang terkait dengan peningkatan kesadaran maritim yang dihadapkan pada konsep MDA guna mewujudkan Indonesia sebagai PMD.

3) BAB III PEMBAHASAN. Pada bab ini dijelaskan tentang pembahasan dari setiap pertanyaan-pertanyaan kajian berdasarkan teori beserta berbagai aspek yang telah disebutkan dalam bab tinjauan pustaka. Dari hasil pembahasan tersebut didapatkan faktor penyebab masalah dan solusinya.

4) BAB IV PENUTUP. Pada bab ini menjelaskan tentang simpulan dari hasil pembahasan pada bab sebelumnya. Selain itu dalam bab ini juga disampaikan beberapa saran yang dapat dilakukan untuk memperlancar penyelesaian dari permasalahan-permasalahan yang telah dibahas sebelumnya.

5. Metode dan Pendekatan.

- a. **Metoda.** Metode yang digunakan dalam penulisan Taskap ini adalah metode analisis kualitatif dengan menekankan pada pengumpulan dan analisis penyajian data dan fakta berdasarkan studi kepustakaan dari data primer dan data sekunder.
- b. **Pendekatan.** Taskap ini menggunakan pendekatan dengan perspektif kepentingan nasional dengan analisis multidisiplin ilmu sesuai dengan kerangka teoritis yang digunakan.

6. Pengertian.

- a. Konvensi adalah ketentuan-ketentuan yang meskipun tidak mempunyai daya paksa secara hukum, tidak dapat diabaikan karena diperkuat oleh pendapat umum, dan kemungkinan secara tidak langsung diperkuat oleh hukum¹⁹.
- b. Wawasan Nusantara adalah pandangan atau anggapan bahwa nusantara adalah kepulauan yang merupakan suatu kesatuan, termasuk semua laut dan selatnya.²⁰ Menurut Wan Usman, wawasan nusantara adalah cara pandang bangsa Indonesia perihal diri sendiri dan tanah airnya sebagai kepulauan dengan semua aspek kehidupan yang amat beragam²¹.
- c. Konstelasi adalah kumpulan orang, sifat, atau benda yang berhubungan; keadaan, tatanan; bangun; bentuk; susunan; kaitan, gambaran; keadaan yang dibayangkan.²²
- d. Geostrategi adalah geopolitik yang dalam pelaksanaannya yaitu kebijaksanaan pelaksanaan dalam menentukan tujuan, sarana-sarana serta penggunaan sarana-sarana tersebut guna mencapai tujuan nasional dengan memanfaatkan konstelasi suatu negara. Sebagai suatu strategi yang memanfaatkan konstelasi geografis dan ruang dimana bangsa Indonesia berada, maka selalu digunakan untuk membina atau mengelola sumber daya

¹⁹ Bagir Manan, 2006, "Konvensi Ketatanegaraan", Cetakan Pertama. Yogyakarta: FH UII PRESS, hal. 61.

²⁰ KKBI Daring, 2016, "Wawasan Nusantara", Mei 2021, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/wawasan%20nusantara>, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul. 13.35 WIB.

²¹ Wan Usman dkk, 2003. "Tinjauan Ilmiah Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional" Jakarta: Program Pkn Pascasarjana UI.

²² KKBI Daring, 2016, "Konstelasi", Mei 2021, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/konstelasi>, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul. 13.40 WIB.

yang dimiliki dalam suatu rencana dan tindakan yang menjangkau masa depan dengan memperhitungkan berbagai faktor yang ada.²³

e. Geoekonomi adalah studi tentang aspek keruangan, budaya, dan strategis sumber daya; dengan tujuan untuk mendapatkan keunggulan kompetitif yang berkelanjutan. Geoekonomi merupakan kelanjutan dari logika pikir geopolitik yang diterapkan pada era globalisasi.²⁴

f. Keamanan Maritim merupakan sebuah istilah baru yang ruang lingkupnya tidak lagi membahas hal-hal yang bersifat tradisional seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan menjaga ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi, dan aspek penting dalam lingkungan hidup.²⁵

g. Stabilitas adalah Suatu kondisi dari sebuah sistem yang komponennya cenderung tetap didalam atau kembali kepada suatu hubungan yang sudah mantap. Stabilitas sama dengan tiadanya perubahan yang mendasar atau kacau didalam suatu system politik atau perubahan yang terjadi pada batasbatas yang telah disepakati ditentukan.²⁶

h. Demografi adalah demografi adalah ilmu yang memberikan gambaran menarik dari penduduk yang digambarkan secara statistika. Demografi mempelajari tingkah laku keseluruhan dan bukan tingkah laku perorangan.²⁷

i. Delimitasi adalah proses penentuan garis batas perbatasan negara, sedangkan demarkasi adalah penentuan titik-titik patok perbatasan.²⁸

j. Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.²⁹

²³ Zaedun, 2012. "Pengantar Geostrategi Indonesia". Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Juli 2012, <https://fhukum.unpatti.ac.id/pengantar-geostrategi-indonesia/>, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 14.05 WIB.

²⁴ Klaus Solberg Søylen, 2012. "Goeconomics". London: Ventus Publishing ApS.

²⁵ Keliat, Makmur. 2009, Opcit. Hal.119."

²⁶ Jack Plano. 1985. "Kamus Analisa Politik". Jakarta: CV.Rajawali Press, hal. 49.

²⁷ George W. Barclay, 1970. "Techniques of Population Analysis". New York: John Wiley & Sons Inc.

²⁸ Sobar Sutisna, Sora Lukita dan Sumaryo, "Boundary Making Theory dan Pengelolaan Perbatasan di Indonesia", Makalah pada Workshop Pengelolaan Wilayah Perbatasan, Jurusan Ilmu HI/UPN Veteran, Yogyakarta, November 2008, hlm.5,

²⁹ Peraturan Presiden RI No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

k. *Maritime Domain Awareness* (MDA) adalah pemahaman yang efektif tentang segala sesuatu yang terkait dengan domain maritim yang dapat berdampak pada keamanan maritim (*maritime security*), keselamatan maritim (*maritime safety*), ekonomi maritim (*maritime economy*), atau lingkungan maritim (*maritime environment*). Domain maritim didefinisikan sebagai semua area dan hal-hal, pada, di bawah, berkaitan dengan, berbatasan dengan, atau berbatasan dengan laut, samudra, atau jalur air yang dapat dilayari lainnya, termasuk semua kegiatan, infrastruktur, orang, kargo, dan kapal yang terkait dengan maritim. dan alat angkut lainnya.³⁰



³⁰ <https://www.imo.org>. Opcit

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

7. Umum.

Untuk meningkatkan kesadaran maritim masyarakat Indonesia guna mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia harus didekatkan dengan Konsep *Maritime Domain Awareness*. Sehingga dibutuhkan pemahaman yang komprehensif yang bisa didapatkan dari berbagai referensi terkait baik berupa peraturan perundang-undangan, kerangka teoritis maupun data hasil penelitian yang telah dilakukan terkait bidang kemaritiman. Dalam bab ini akan dibahas berbagai peraturan perundang-undangan, yaitu: UNCLOS 1982, Undang-Undang Perairan Indonesia, dan Kebijakan Kelautan Indonesia. Kajian teoritis yang berkaitan dengan pembahasan, yaitu: *Public Self Awareness Theory*, Teori Keamanan Maritim, Teori Poros Maritim Dunia, *Maritime Domain Awareness*, Teori *Sea Power*, Deklarasi Djuanda 1957, dan Wawasan Nusantara. Selain itu, beberapa data hasil penelitian yang dilakukan sebelumnya terkait bidang kemaritiman dan perkembangan lingkungan strategis baik global, regional, maupun nasional juga dapat dijadikan sebagai bahan kajian dalam tulisan ini.

8. Peraturan Perundang Undangan.

a. ***United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS '82) Yang Disahkan Melalui Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan UNCLOS 1982.***

Perjuangan Indonesia untuk memperoleh pengakuan masyarakat internasional terhadap Negara Kepulauan telah berhasil dengan baik yaitu dengan ditandatanganinya Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNCLOS) pada tanggal 10 Desember 1982 di Mentego Bay, Jamaica. Konvensi tersebut antara lain memuat ketentuan-ketentuan mengenai Asas Negara Kepulauan yang menjadi kepentingan utama Indonesia. Melalui UNCLOS '82, yang hingga kini telah diratifikasi oleh 140 negara. Negara-negara kepulauan (*Archipelagic States*) memperoleh hak mengelola Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 200 mil laut di luar wilayahnya. Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai hak

mengelola (yurisdiksi) terhadap ZEE. Penetapan ZEE Indonesia mencapai jarak 200 mil laut, diukur dari garis dasar wilayah Indonesia ke arah laut lepas. Ketetapan tersebut kemudian dikukuhkan melalui Undang-undang Nomor 5 tahun 1983 tentang ZEE Indonesia. Konsekuensi dari implementasi undang-undang tersebut adalah bahwa luas wilayah perairan laut Indonesia bertambah sekitar 2,7 juta Km², menjadi 5,8 juta Km².

UNCLOS '82 melahirkan delapan zonasi pengaturan (regime) hukum laut yaitu³¹: Perairan Pedalaman (*Internal Waters*); Perairan Kepulauan (*Archiplegic Waters*), termasuk di dalamnya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional; Laut Teritorial (*Teritorial Waters*); Zona Tambahan (*Contingous Waters*); Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusif Economic Zone*); Landas Kontinen (*Continental Shelf*); Laut Lepas (*High Seas*); dan Kawasan Dasar Laut Internasional (*International Sea-Bed Area*). Konvensi ini mempunyai arti yang sangat penting bagi bangsa dan negara Republik Indonesia, karena untuk pertama kalinya asas negara kepulauan/wawasan nusantara yang dicetuskan melalui Deklarasi Djuanda 1957 diakui oleh masyarakat internasional sebagai bagian dari UNCLOS '82 ini. Pengakuan Internasional ini memperkuat cara pandang mendasar bangsa Indonesia dan Wawasan Nusantara, tidak hanya sebagai bangsa yang merdeka, tetapi juga dengan keutuhan wilayah tanah air yang berbentuk kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan (ipoleksosbudhankam).

Sejak tahun 1985 Indonesia telah meratifikasi UNCLOS '82 melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982. Kedaulatan dan hak berdaulat serta yurisdiksi Republik Indonesia atas ruang perairan serta segala kekayaan alam yang terdapat di permukaan laut dan udara di atasnya, di dalam kolom air serta di dasar laut dan tanah di bawahnya telah diakui oleh Hukum Internasional. Dengan diakuinya asas Negara Kepulauan, maka perairan yang dahulu merupakan bagian dari Laut Lepas kini menjadi "perairan kepulauan" yang berarti menjadi wilayah perairan RI.

³¹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS '82).

b. Undang-Undang RI Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.

Undang-Undang RI Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang mengatur tentang batas wilayah perairan berkaitan dengan negara kepulauan, termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Pengaturan pemanfaatan, pengelolaan, perlindungan, dan pelestarian lingkungan perairan Indonesia.³² Dengan adanya Undang-Undang Perairan Indonesia ini, maka akan mendorong bangsa Indonesia untuk menegaskan asas negara kepulauan bagi NKRI dan sampai saat ini masih tetap relevan. Akan tetapi dengan dinamika berbagai kepentingan dan kegiatan di Perairan Indonesia, maka kepentingan nasional dan internasional di Perairan Indonesia harus ditata, diamankan dan dikembangkan secara terarah dan bijaksana agar terukur sesuai dengan tujuan pembangunan nasional. Selain kepentingan pertahanan dan keamanan, persatuan dan kesatuan, serta ekonomi, juga perlindungan lingkungan terhadap bahaya pencemaran dan pelestariannya serta kepentingan pengelolaan dan pemanfaatannya di perairan Indonesia.

c. Peraturan Presiden RI Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas dengan potensi sumber kekayaan laut yang melimpah, sehingga perlu dikelola secara optimal dan berkelanjutan. Pengelolaan sumber kekayaan laut dilakukan dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia dan memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat. Potensi sumber kekayaan laut yang melimpah dan sejarah kedikdayaan maritim di masa lalu, sehingga semangat menghidupkan kembali kejayaan maritim Indonesia bukanlah hal yang mustahil. Deklarasi Djuanda tahun 1957 memberikan harapan baru untuk mengembalikan kedikdayaan Indonesia sebagai bangsa maritim. Oleh karena itu diperlukan penyesuaian terhadap pola pikir, pola sikap dan pola tindak bangsa yang didasari oleh kesadaran ruang ruang kelautan tempat bangsa Indonesia berada melalui

³² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (UU 6/1996)

pembangunan yang berorientasi kelautan, sehingga visi kelautan menjadi tuntutan dan kebutuhan bagi bangsa Indonesia. Visi kelautan tersebut dituangkan dalam visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (Peraturan Presiden Nomor 16, 2017).

9. Kerangka Teoritis.

a. *Public Self Awareness Theory.*

Ahli psikologi menyebut istilah lain dari kesadaran diri dengan nama metakognisi dan metamood, yaitu kesadaran orang akan proses berpikir dan kesadaran emosinya sendiri. Proses metakognisi menyebabkan individu dapat mengontrol aktivitas kognitifnya, sehingga dapat mengarahkannya untuk memilih situasi dan strategi yang tepat bagi dirinya di masa yang akan datang. *Self awareness* atau kesadaran diri merupakan fondasi hampir semua unsur kecerdasan emosional, langkah awal yang penting untuk memahami diri sendiri dan untuk berubah. Kesadaran diri adalah salah satu ciri yang unik dan mendasar pada manusia, yang membedakan manusia dari makhluk lainnya.

Menurut Listyowati (2008), *self awareness* adalah keadaan dimana individu dapat memahami diri sendiri dengan setepat-tepatnya, yaitu kesadaran mengenai pikiran, perasaan, dan evaluasi diri. Individu yang memiliki *self-awareness* yang baik maka memiliki kemampuan mengontrol diri, yakni mampu membaca situasi sosial dalam memahami orang lain dan mengerti harapan orang lain terhadap dirinya. Menurut Goleman (1996)³³, *self awareness* adalah kemampuan seseorang untuk mengetahui kekuatan, kelemahan, dorongan, nilai, dan dampaknya pada orang lain serta perhatian terus menerus terhadap batin seseorang, merefleksi diri, pikiran mengamati dan menggali pengalaman, termasuk emosi. Menurut Brigham, J. C (1991) dalam bukunya yang berjudul "*Social Psychology*"³⁴ tentang kesadaran diri yang merupakan keadaan pada manusia ketika mengarahkan perhatiannya ke dalam untuk memfokuskan pada isi diri sendiri atau derajat perhatian yang

³³ Goleman, Daniel. 1996. *Emotional Intelligence Why it Can Matter More Than IQ*. New York: Bantam Books.

³⁴ Brigham, J. C. 1991. *Social Psychology*. Edisi Kedua. New York: Harper Colling Publisher Inc

diarahkan ke dalam untuk memusatkan perhatian pada aspek diri sendiri. Kesadaran diri terdiri dari dua jenis, antara lain: 1) kesadaran diri pribadi (*private self awarnness*): adalah pemfokusan pada aspek yang relatif pada diri seperti mood, persepsi dan perasaan. Orang yang memiliki kesadaran jenis ini yang dominan akan lebih cepat memroses informasi yang mengacu pada dirinya dan memiliki gambaran tentang diri sendiri yang lebih konsisten; dan 2) kesadaran diri publik (*public self awarnnes*) adalah persepsi atau perasaan yang diarahkan pada aspek tentang diri yang tampak atau kelihatan pada orang lain seperti penampilan dan tindakan sosial. Orang yang memiliki kesadaran diri publik yang tinggi akan cenderung menaruh perhatian pada identitas sosialnya dan reaksi orang lain pada dirinya.

Sedangkan Schuler (1990) dalam bukunya yang berjudul "*Human Resource Planning: Challennes for Industrial/Organizational Psychologist*"³⁵, mengemukakan beberapa faktor perencanaan secara terpadu yang sesuai dengan kebutuhan untuk kemajuan didalam suatu organisasi terhadap perubahan kesadaran diri antara lain: kemauan beradaptasi secara cepat; perubahan teknologi yang cepat; karyawan dengan skill yang lebih baik melalui pendidikan dan pelatihan; respon terhadap kekuatan eksternal berkaitan dengan perundang-undang dan religulasi, proses peradilan, serta peraturan lainnya; perubahan struktur dalam suatu kinerja organisasi yang lebih fleksibel, lebih (*flater*), dan lebih (*leaner*); dan meningkatnya persaingan dan kerjasama internasional.

Hubungan dengan teori-teori ini, bahwa meningkatkan kesadaran maritim guna mewujudkan ketahanan nasional merupakan fenomena yang muncul sebagai respon dari tujuan pembangunan nasional yang mempunyai visi dan misi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

b. Teori Keamanan Maritim.

Terkait maritim, dengan latar konsep keamanan maritim, antara lain menurut Geoffrey Till dalam Keliat (2009) dalam bukunya yang berjudul "*Sea*

³⁵ Jackson, S.E. dan Schuler, R.S, 1990. *Human Resource Planning: Challennes for Industrial/Organizational Psychologist*. February 1990. American Psychologist, Vol. 45 No. 2: 223-239.

*Power. A Guide for the twenty-first century*³⁶, mengemukakan bahwa keamanan maritim merupakan sebuah istilah baru yang ruang lingkupnya tidak lagi membahas hal-hal yang bersifat tradisional seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan menjaga ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi, dan aspek penting dalam lingkungan hidup. Sedangkan menurut Klien Nathalie (2011), bahwa Keamanan Maritim, seperti kata kunci pada hubungan internasional lainnya, menjadi diskursus yang menarik perhatian karena bersamaan dengan munculnya tantang-tantangan baru dan usaha untuk menghadapi dan mengatasi hal tersebut. Diskusi tentang keamanan maritim sering dilakukan dengan berangkat dari bentuk “ancaman” yang terjadi di domain maritim.³⁷ Hubungan dengan konsep ini, bahwa meningkatkan kesadaran akan perlunya keamanan maritim guna mewujudkan ketahanan nasional merupakan fenomena yang muncul sebagai respon dari tujuan pembangunan nasional yang mempunyai visi dan misi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

c. **Teori Poros Maritim Dunia.**

Poros Maritim Dunia merupakan konsep yang disampaikan Presiden Joko Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur, di Naypyidaw Myanmar pada tanggal 13 November 2014, karena letak strategis Indonesia yang di tengah-tengah silang samudera, benua menjadi penengah dalam setiap ancaman keamanan dan konflik di kawasan Indo-Pasifik.³⁸ Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.³⁹ Beberapa akademis memberikan pendapat mengenai ide Poros Maritim ini seperti pernyataan Pertiwi dalam Ian Monratama (2016) dalam buku yang berjudul “Arungi Samudra Bersama

³⁶ Keliat, Makmur. 2009. “Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia”. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.

³⁷ Nathalie, Klien, 2011. “Maritime Security and the law of the sea”. New York: Ocford University Press, hal. 196.

³⁸ Yayan M Yani dan Ian Monratama, 2015. “Indonesia sebagai Porom Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik”. Jurnal Pertahanan: Vol. 5 No 2 (2015), 25-51.

³⁹ Peraturan Presiden RI No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Sang Naga”, berpendapat bahwa peningkatan kekuatan ekonomi Indonesia akan sangat berpengaruh bagi kekuatan maritim itu sendiri, sehingga kekuatan maritim akan semakin kuat apabila sejalan dengan upaya peningkatan kekuatan ekonomi Indonesia.⁴⁰

Gagasan poros maritim merupakan sebuah seruan besar untuk kembali ke jati diri Indonesia atau identitas nasional sebagai sebuah negara kepulauan, yang diharapkan akan terwujud dalam bentuk Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu (*unity*), sejahtera (*prosperity*), dan berwibawa (*dignity*). Menurut Rizal (2014)⁴¹, poros maritim juga dapat dipahami sebagai sebuah doktrin, yang memberi arahan mengenai tujuan bersama (*a sense of common purpose*). Oleh sebab itu sebagai doktrin, Jokowi mengajak bangsa Indonesia untuk melihat dirinya sebagai “Poros Maritim Dunia, kekuatan di antara Dua Samudera”. Doktrin ini menekankan realitas geografis, geostrategis, dan geoekonomi Indonesia yang masa depannya tergantung, dan pada saat yang bersamaan ikut memengaruhi, dinamika di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Visi Poros Maritim Dunia menggambarkan pemahaman terhadap geostrategi dan geopolitik Indonesia di percaturan dunia. Seluruh alur pelayaran dunia yang melalui jalur strategis di Indonesia dapat dipergunakan sebagai pendekatan diplomasi terkait dengan peran strategis Indonesia. Poros Maritim Dunia merupakan doktrin politik luar negeri masa kini dan masa depan, yakni menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang menyejahterakan rakyat sekaligus dihormati bangsa-bangsa lain (Limjong, 2015).⁴²

Hubungan dengan konsep ini, bahwa meningkatkan kesadaran maritim guna mewujudkan tujuan pembangunan nasional yang mempunyai visi dan misi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan fenomena yang muncul sebagai respon dari pelaksanaan ketahanan nasional.

⁴⁰ Ian Montratama, 2016. “Arungi Samudra Dengan Sang Naga”. Jakarta: Elekx Media Komputindo, hal. 129.

⁴¹ Sukma, Rizal, 2014. “Gagasan Poros Maritim”, Makro, Kompas.com, 21 Agustus 2014. [Daring]. dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>.

⁴² Limjong, B. 2015. Poros Maritim. Margaretha Pustaka, Jakarta. Hal 8

d. *Maritime Domain Awareness.*

Maritime Domain Awareness (MDA) adalah pemahaman yang efektif tentang segala sesuatu yang terkait dengan domain maritim yang dapat berdampak pada keamanan maritim (*maritime security*), keselamatan maritim (*maritime safety*), ekonomi maritim (*maritime economy*), atau lingkungan maritim (*maritime environment*). Domain maritim didefinisikan sebagai semua area dan hal-hal, pada, di bawah, berkaitan dengan, berbatasan dengan, atau berbatasan dengan laut, samudra, atau jalur air yang dapat dilayari lainnya, termasuk semua kegiatan, infrastruktur, orang, kargo, dan kapal yang terkait dengan maritim. dan alat angkut lainnya.⁴³ Konsep MDA ini merupakan kunci keberhasilan dalam mengimplementasikan kebijakan kelautan guna mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Menurut Geoffrey Till, laut memiliki empat fungsi utama yang dapat memberikan keuntungan bagi negara pada masa damai maupun perang. *Pertama*, laut sebagai sumber daya dimana laut merupakan tempat berkumpulnya sumber daya, baik hayati maupun energi, yang berperan penting bagi negara seperti biota laut, minyak bumi, dan gas alam. *Kedua*, laut sebagai jalur transportasi dan perdagangan yang berarti laut merupakan unsur penghubung utama dari aktivitas perdagangan yang merupakan bagian dari globalisasi serta dianggap dapat meningkatkan perdamaian dan kemakmuran dalam skala global. *Ketiga*, laut sebagai media informasi dan penyebaran ide. Meningkatnya arus aliran barang seringkali diikuti dengan pertukaran informasi atau ilmu pengetahuan baru dari berbagai belahan dunia meskipun saat ini fungsi tersebut telah tergerus oleh perkembangan teknologi informasi. *Keempat*, laut sebagai atribut kekuasaan dimana negara menggunakan laut sebagai instrumen dalam upaya memenuhi kepentingan nasional mereka.

e. *Teori Sea Power.*

A.T. Mahan, seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut Amerika Serikat, dalam bukunya "*The Influence of Sea Power upon History*" mengemukakan

⁴³ <httpswww.imo.> Opcit

teori bahwa sea power merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Dalam bukunya "*The Influence of Sea Power Upon History*", Mahan menjelaskan bahwa untuk menjadi bangsa yang besar harus dapat mengendalikan laut dan menguasai kepentingan-kepentingannya di laut. Kekuatan laut besar terdiri dari segenap komponen maritim, seperti armada niaga, armada perikanan, kapal riset, kapal navigasi, pelayaran rakyat, armada Bea Cukai, KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai), galangan kapal (Industri jasa maritim) dan lain-lain yang disiapkan kemampuannya sebagai kekuatan pengganda untuk mendukung pertahanan negara di laut bersama dengan TNI Angkatan Laut.⁴⁴

Sea Power dapat diartikan sebagai negara yang memiliki kekuatan Angkatan Laut yang memadai dan proporsional. *Sea Power* juga bermakna sebagai kemampuan suatu negara dalam menggunakan dan mengendalikan laut (*sea control*) serta mencegah lawan menggunakannya (*sea denial*) (Marsetio, 2014). Pengendalian laut sangat terkait dengan *sea power* yang dimiliki oleh suatu bangsa. *Sea power* tidak berarti hanya armada kapal perang saja, tetapi juga mencakup segala potensi kekuatan nasional yang menggunakan laut sebagai wahananya, seperti penegak hukum di laut, armada kapal niaga, pelabuhan, serta industri dan jasa maritim.

Melihat kondisi saat ini, *sea power* Indonesia tidak dapat berdiri sendiri sebagaimana era Sriwijaya dan Majapahit yang eksis di lautan. Kejayaan Indonesia sebagai bangsa maritim dan negara kepulauan sangat ditentukan oleh konsep kesatuan seluruh komponen kekuatan nasional dalam mengelola sumber daya nasional. Pada sisi pertahanan, kebesaran dan kemasyuran Indonesia sangat ditentukan oleh kejayaannya di laut. Pada sisi ekonomi dan politik, kejayaan ditentukan oleh kemampuan Indonesia dalam mengelola sumberdaya dan memperjuangkan kepentingan nasionalnya. *Sea power* merupakan salah satu komponen yang memiliki *multiplier effect* bagi kejayaan negara kepulauan.

⁴⁴ Mahan, A. T, 1987, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783 (Dover Military History, Weapons, Armor)*.

f. Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957.

Berdasarkan fakta sejarah dan cara pandang bangsa Indonesia bahwa Negara Republik Indonesia yang diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945, secara geografis adalah negara kepulauan. Oleh sebab itu, pada tanggal 13 Desember 1957 Pemerintah Republik Indonesia mengumumkan suatu pernyataan (deklarasi) mengenai Wilayah Perairan Indonesia atau yang dikenal dengan Deklarasi Djuanda. Deklarasi tersebut berbunyi sebagai berikut: "Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk Negara Indonesia dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Indonesia dan dengan demikian bagian daripada perairan pedalaman atau nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Negara Indonesia. Lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan batas landas lautan teritorial (yang lebarnya 12 mil) diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung yang terluar pada pulau-pulau Negara Indonesia. Ketentuan-ketentuan tersebut di atas akan diatur selekas-lekasnya dengan Undang-undang."

Deklarasi Djuanda mengandung makna bahwa Negara Indonesia adalah satu kesatuan yang meliputi tanah (daratan) dan air (lautan) secara tidak terpisahkan sebagai "Negara Kepulauan". Negara kepulauan tersebut, kemudian diberikan landasan hukum dalam sistem ketatanegaraan Indonesia berdasarkan Undang-undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, yang saat ini sudah diganti dengan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia. Deklarasi tersebut mengakibatkan suatu perubahan mendasar dalam struktur kewilayahan Negara Republik Indonesia karena laut tidak lagi dianggap sebagai pemisah pulau-pulau, tetapi pemersatu yang menjadikan keseluruhannya suatu kesatuan yang utuh.

g. Wawasan Nusantara.

Wawasan nusantara merupakan cara pandang dan sikap bangsa mengenai diri dan lingkungan yang serba beragam dan bernilai strategis

dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta wilayah dalam menyelenggarakan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dengan tujuan mencapai tujuan nasional (Pratama, 2020). Konsep utama wawasan nusantara adalah keutuhan dan kesatuan wilayah nasional. Hakikat wawasan nusantara diwujudkan dengan menyatakan kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Wawasan Nusantara dapat berfungsi sebagai pedoman, motivasi, dorongan, serta rambu-rambu dalam menentukan segala kebijaksanaan, keputusan, tindakan, dan perbuatan bagi penyelenggara negara di tingkat pusat dan daerah maupun bagi seluruh rakyat Indonesia dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

Cara pandang dan pengaturan yang mencakup segala aspek kehidupan bangsa Indonesia disebut sebagai astagatra. Astagatra terdiri dari dua komponen, yaitu trigatra (tiga aspek alamiah) dan pancagatra (lima aspek sosial). Trigatra meliputi tiga aspek alamiah, yaitu: kondisi geografi, keadaan dan kemampuan penduduk, serta sumber kekayaan alam. Sementara itu pancagatra meliputi lima aspek social, yaitu: ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan.

10. Data dan Fakta.

a. *Global Marine Trends 2030.*

Penelitian ini dilakukan oleh Patrick Carnie, Sarah Kenny, Ewan Browell, Dr Fai Cheng, Ho Chun Fang, dan Prof. Atila Incecik pada tahun 2013. Penelitian ini mengupas soal kerja sama antara QinetiQ (Perusahaan komersial milik Kementerian Pertahanan Inggris), Lloyd's Register dan University of Strathclyde dalam memprediksikan skenario Global Marine Trends tahun 2030 dalam implikasinya terhadap teknologi kapal perang. Seiring dengan perkembangan teknologi maka paradigma kekuatan angkatan laut melalui kapal perang pun mengalami perubahan signifikan. Oleh karena itu industri maritim juga harus mengikuti perkembangan tersebut dalam menjawab tantangan maritim global.

Perkembangan teknologi tersebut juga berdampak kepada bisnis maritim, terutama dalam perdagangan global dan sektor energi. Hal ini ditengarai karena menghangatnya beberapa situasi geopolitik kawasan, misalnya Timur Tengah dan kemunculan negara-negara *multi-polar* yang dipelopori oleh Brazil, Rusia, India, dan China (BRIC) dalam mengembangkan teknologinya. Penelitian ini pun menganalisis skenario kekuatan angkatan laut dalam menghadapi dinamika keamanan internasional, geopolitik, dan perdagangan dunia yang dipengaruhi oleh pesatnya kemajuan teknologi. Adanya konfigurasi tersebut menuntut perubahan paradigma kekuatan angkatan laut dunia menuju dinamika global di tahun 2030.

Penelitian ini bermanfaat bagi penulis dalam menganalisis perkembangan kekuatan angkatan laut di tengah pesatnya gelombang teknologi dan informasi dunia untuk memperkuat ketahanan nasional di laut.

b. *Global Marine Technology Trends 2030.*

Penelitian ini merupakan hasil kerja sama antara QinetiQ (Perusahaan komersial milik Kementerian Pertahanan Inggris), Lloyd's Register dan University of Southampton dalam menganalisis prediksi Global Marine Technology Trends tahun 2030. Dinamika dunia ditandai dengan transformasi teknologi yang begitu pesat termasuk dalam dunia kemaritiman. Upaya menuju Global Marine Technology Trends 2030 (GMTT2030) memiliki tiga pesan penting. *Pertama*, adanya peluang yang kuat untuk pertumbuhan komersial perkapalan (*Commercial Shipping*), ruang laut (*Ocean Space*), dan sektor angkatan laut (*Naval*) di masa depan. Bisnis ini dapat dimanfaatkan secara optimal jika ditopang oleh kemampuan ilmiah dan industri yang memanfaatkan teknologi dan inovasi. *Kedua*, pelayaran komersial, ruang laut, dan angkatan laut merupakan sektor yang akan mengalami transformasi dengan cepat saat adanya persaingan yang semakin ketat. Hal itu juga dipengaruhi oleh pemanfaatan teknologi di sektor-sektor lainnya. *Ketiga*, untuk menjaga stabilitas dalam kondisi kritis diperlukan kerangka regulasi yang koheren, sehingga pihak swasta memiliki kepercayaan diri untuk berinvestasi.

Transformasi teknologi pada pelayaran komersial, ruang laut dan angkatan laut memiliki keterkaitan yang saling memengaruhi antar sektor. Keterkaitan itu dapat berupa penggunaan teknologi seperti *big data analytics*, *advanced materials*, *propulsion and powering*, *smart ship*, *shipbuilding*, *robotics*, *autonomous system*, *sensors*, *advanced manufacturing*, *human computer interaction*, *human augmentation*, *cyber and electronic warfare*, dan *energy management*.

Penelitian ini sangat bermanfaat bagi penulis untuk menganalisis strategi ketahanan nasional sebagai dampak perkembangan teknologi di laut, sehingga potensi maritim bangsa bisa dioptimalkan untuk kepentingan nasional. Penggunaan teknologi secara masif akan berimplikasi bagi peningkatan ekonomi bangsa.

c. Global Marine Fuel Trends 2030.

Penelitian Global Marine Fuel Trends (GMFT) 2030 dilakukan oleh Smith, T.W.P., et al tahun 2014 dan merupakan hasil kerja sama antara Lloyd's Register dan UCL Energy Institute. Penelitian ini mengulas tiga skenario dalam menuju GMFT 2030, yakni *status quo*, *global commons* dan persaingan antara bangsa. Skenario ini merupakan alternatif untuk masa depan pelayaran dunia pada tahun 2030. Dalam penelitian ini juga mengulas soal Global Transport Model (GloTraM) dalam menganalisis peranan dan permintaan bahan bakar dengan perbedaan teknologi. Maka dari itu, GloTraM menggabungkan analisis multi-disiplin ilmu dan teknik pemodelan untuk memperkirakan masa depan industri pelayaran. Hal itu bertolak dari jumlah armada dan aktivitasnya sebagai penggerak utama yang mempengaruhi perubahan bahan bakar, permintaan transportasi, perubahan regulasi dan ketersediaan teknologi. Penelitian ini juga menghasilkan analisis keterkaitan harga bahan bakar dan penggunaan teknologi, serta hubungannya dengan pengurangan emisi.

Penelitian ini sangat bermanfaat bagi penulis dalam menganalisis strategi nasional untuk mengoptimalkan potensi maritim bangsa dan mewujudkan ketahanan energi di tengah perkembangan teknologi maritim global.

d. *Marine Transportation and Energy Use.*

Penelitian ini dilakukan oleh Riley EJ Schnurr dan Tony R Walker dari *School for Resource and Environmental Studies*, Dalhousie University, Kanada tahun 2019. Penelitian ini mengulas tentang standarisasi transportasi laut dan penggunaan energi yang efektif dalam menciptakan perekonomian nasional di laut. Transportasi laut mendorong 80–90% perdagangan global, memindahkan lebih dari 10 miliar ton kontainer, kargo curah padat dan cair melintasi lautan dunia setiap tahunnya. Maka dari itu seiring dengan perkembangan teknologi terjadi *containerization* yang terus mengalami pergeseran di setiap tahunnya.

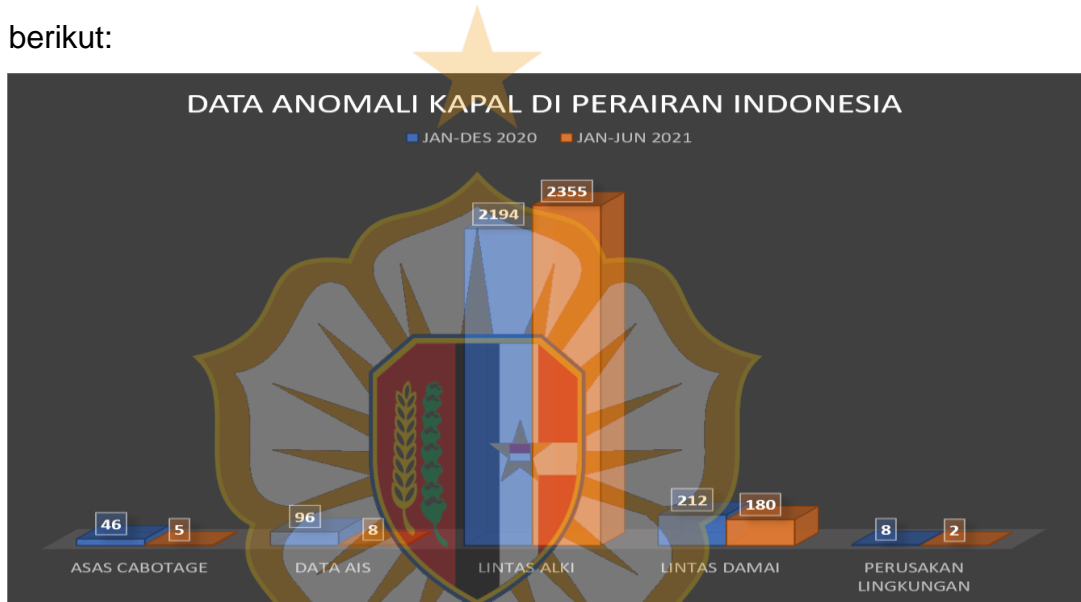
Kesamaan global menentukan standarisasi dalam transportasi laut yang sejauh ini diatur oleh *regulator standarisasi internasional* (ISO 1496-series). Sektor transportasi laut secara konsisten mampu meningkatkan standar untuk kapal yang lebih besar dengan satuan TEU atau FEU yang lebih tinggi, yang memungkinkan terjadinya peningkatan perdagangan secara keseluruhan. Di bawah kedok globalisasi, standarisasi ini dibawa melalui penggunaan kontainer sehingga hampir setiap negara yang melakukan perdagangan di laut harus merevolusi transportasi lautnya, terutama dalam penggunaan bahan bakar dan pengurangan emisi.

Penelitian ini sangat bermanfaat bagi penulis yang melihat potensi maritim Indonesia berdasarkan letak geografisnya. Indonesia sebagai jalur perdagangan dunia harus peka terhadap dinamika global yang dituangkan ke dalam aturan standarisasi. Bahkan ke depan Indonesia dengan visi Poros Maritim Dunia harus menjadi penentu dalam penetapan standar di transportasi laut dan energi. Hal itu juga didasarkan dari kepentingan nasional Indonesia dalam mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran bangsa.

e. *Pantauan Anomali Kapal.*

Pusinfomar TNI sejak berdirinya, yaitu tanggal 6 Januari 2020, secara konsisten terus melaksanakan tugasnya dalam memantau situasi wilayah perairan Indonesia sebagai implementasi dari kesadaran maritim dalam rangka memelihara dan meningkatkan keamanan maritim di seluruh wilayah perairan Indonesia. Pusinfomar TNI secara konsisten memantau setiap

bentuk kegiatan tidak lazim (anomali) yang dilakukan oleh kapal asing maupun kapal Indonesia di wilayah perairan Indonesia. Anomali-anomali tersebut dikelompokkan ke dalam lima klasifikasi dugaan pelanggaran terhadap regulasi yang telah ditetapkan pemerintah Indonesia, yaitu: Hak Lintas Damai, Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), Asas Cabotage, Penyalahgunaan Data *Automatic Identification System* (AIS) Kapal, dan Perusakan Lingkungan. Berdasarkan *database* Pusinfomar TNI terkait data anomali kapal di perairan Indonesia dapat dilihat pada tabel berikut:



Tabel 2.1. Data Anomali Kapal di Perairan Indonesia

(Sumber: Database Pusinfomar TNI)

Data tersebut menunjukkan masih banyaknya tindakan tidak lazim (anomali) yang dilakukan oleh kapal-kapal baik asing maupun domestik yang berpotensi mengganggu keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia. Dugaan pelanggaran terhadap regulasi terkait hak lintas ALKI paling mendominasi, diikuti oleh dugaan pelanggaran terhadap hak lintas damai, penyalahgunaan data AIS, asas cabotage dan perusakan lingkungan.

11. Perkembangan Lingkungan Strategis.

a. Global.

Covid-19 telah menjangkiti semua negara di seluruh benua di dunia. Ketidakmampuan masing-masing negara untuk mengatasi penyebaran virus ini merupakan sebuah tantangan bagi seluruh negara, karena ancaman yang

diberikan dari virus ini merupakan ancaman terhadap keamanan umat manusia atau yang sering disebut dengan *human security* (Waskito, 2020). Dalam perkembangannya, penyebaran Covid-19 tidak hanya menyebabkan gangguan sosial dan mengancam stabilitas negara dengan kemerosotan ekonomi yang sangat signifikan, tetapi juga merupakan ancaman langsung bagi kesehatan manusia di seluruh dunia.

Perkembangan maritim lingkup global pada saat ini terjadi krisis yang kompleks dimana sumber penyebabnya berlainan namun akan berdampak kepada satu sama lainnya. Krisis ekonomi dan keuangan sudah berada pada tingkat yang tinggi (*high level crisis*), pengangguran di seluruh dunia, ancaman terhadap lingkungan dan iklim serta kelangkaan energi fosil. Untuk menyikapi kelangkaan energi telah dilakukan berbagai upaya dengan mencari sumber energi alternatif *green energy*. Untuk menjamin kebutuhan pangan juga dikembangkan bahan makanan yang bersumber dari organisme laut (*blue biotechnology*). Para ahli memperkirakan bahwa pada tahun 2020 sekitar 75% dari populasi dunia akan hidup di jalur pantai sampai dengan 60 km ke dalam dari bibir pantai sebagai akibat dari kenaikan permukaan laut sehingga akan mengancam mata pencaharian masyarakat setempat, hal ini akan berpotensi konflik dan kerugian yang tak terhitung dari nilai-nilai tradisional yang cenderung tidak dapat dihindarkan⁴⁵.

b. Regional.

Pada lingkup Regional Asia Pasifik khususnya ASEAN ada persaingan ketat antara dua kekuatan besar yaitu Amerika Serikat versus Tiongkok, sehingga tidak sulit untuk disimpulkan bahwa posisi di kawasan ASEAN kini berada di tengah pusaran antara dua kekuatan tersebut. ASEAN kini menjadi sasaran lobi politik Amerika Serikat dan Tiongkok seperti ASEAN-China Free Trade Area (CAFTA) diimbangi oleh Amerika Serikat dengan peningkatan interaksi ekonominya dengan negara-negara ASEAN. Hal ini akan mempengaruhi negara-negara ASEAN baik di bidang politik,

⁴⁵ Peter Ramsauer Dr, Member of the German Bundestag, Maritime Development Plan, Federal Minister of Transport Building and Urban Development, diunduh dari: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/courier_officiel/arrivee/2011/EPPE_LTA\(2011\)013476\(PAR01\)_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/courier_officiel/arrivee/2011/EPPE_LTA(2011)013476(PAR01)_DE.pdf). Tanggal 3 Juni 2021

ekonomi maupun pertahanan. Isu-isu kritis di kawasan ASEAN masih diwarnai tentang keamanan maritim seperti:

- 1) Masih terjadinya perompakan dan pembajakan di kawasan Asia Tenggara khususnya di Selat Malaka dan Selat Singapura, meskipun secara faktual kasusnya sudah menurun drastis dibandingkan enam tahun silam seiring kerja sama keamanan antar negara pantai,
- 2) Masih adanya sengketa perbatasan maritim sejumlah negara di kawasan Asia Tenggara yang belum terselesaikan dan adanya *maritime awareness* di kawasan Asia Tenggara yang berkaitan erat dengan keamanan maritim mengingat kawasan ini secara geografis lebih didominasi oleh perairan.
- 3) Dinamika geopolitik berupa sengketa Laut China Selatan (LCS) yang kaya akan sumber daya lautnya. Kehadiran kapal-kapal pemerintah asing di LCS juga marak terjadi dengan berbagai macam aktivitas yang dilakukan. Sementara itu, isu lain yang perlu diperhatikan Indonesia adalah melemahnya multilateralisme dan populisme. Kedua isu ini berdampak pada pelemahan tata cara global, yang mendorong negara-negara cenderung mengeluarkan kebijakan unilateral (Sekjen Wantanas, 2020). Klaim dan ekspansi militer China di LCS mendapat respon dari Amerika Serikat (AS) dengan menggelar kekuatan di LCS, hal ini meningkatkan ketegangan di Kawasan.

c. Nasional.

Pada lingkup nasional perkembangan maritim di Indonesia masih diwarnai adanya praktik pelanggaran wilayah, *illegal fishing*, *illegal logging*, *people smuggling*, dan pencemaran lingkungan yang sebagian besar menggunakan laut sebagai wahana kegiatannya. Maraknya kapal-kapal asing yang lego jangkar di area pintu masuk ALKI-IA dan seringnya terjadi tumpahan minyak (*oil spill*) di wilayah tersebut, pelanggaran wilayah oleh kapal survei dan *Coastguard* China, serta pelanggaran wilayah oleh kapal pengawas perikanan dan *Coastguard* Vietnam berpotensi merugikan kedaulatan negara. Perkembangan lingkungan strategis kemaritiman di Indonesia adalah sebagai berikut:

- 1) Ideologi. Ideologi negara yaitu Pancasila masih mendapatkan dukungan sebagian besar rakyat dengan kebhinekaannya. Tanpa disadari masyarakat Indonesia, rasa persatuan dan kesatuan yang terbina hingga saat ini karena telah menempatkan laut sebagai media pemersatu bangsa bukan sebagai media pemisah.
- 2) Politik. Adanya pengakuan internasional tentang negara kepulauan dalam forum konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982 (UNCLOS 82) sehingga secara politis bangsa Indonesia adalah negara kepulauan yang mencakup wilayah darat, laut, udara beserta seluruh kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
- 3) Ekonomi. Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia memiliki potensi sumber daya laut yang melimpah. Sedikitnya ada sebelas sektor ekonomi yang dapat dikembangkan seperti perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan hasil perikanan, industri bioteknologi kelautan, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, kehutanan, perhubungan laut, sumber daya pulau-pulau kecil, industri jasa maritim serta sumber daya alam nonkonvensional (Dahuri; 2000).⁴⁶
- 4) Sosial Budaya. Bangsa Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki keragaman aspek kehidupan. Keragaman tersebut terjadi karena adanya dinamika interaksi, interelasi dan interdependensi yang dijabarkan sebagai ruang hidup dan ruang juang masyarakat yang mendiami kepulauan nusantara.
- 5) Pertahanan dan Keamanan. Secara geografis, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dengan wilayah hampir dua pertiga asia Tenggara. Dengan konstelasi dan kondisi geografis yang memiliki sumber kekayaan alam yang melimpah, menguntungkan kesejahteraan bangsa di satu sisi, tetapi di sisi lain mengandung ketidakpastian tentang kehadiran kepentingan negara lain, yang dapat membahayakan kedaulatan, integritas, keselamatan dan keamanan bangsa.

⁴⁶ Dahuri, R. 2000. Pendaaygunaan Sumberdaya Kelautan untuk Kesejahteraan Rakyat. LISPI. Jakarta.

BAB III

PEMBAHASAN

12. Umum.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki potensi menjadi poros maritim dunia. Visi Indonesia sebagai poros maritim dunia bertujuan agar Indonesia menjadi negara kepulauan yang besar, tangguh, kuat dan sejahtera dengan kembali ke jati dirinya sebagai negara maritim, dengan menjaga kepentingan maritim dan keamanan serta memperkuat potensi maritim dalam menciptakan kesetaraan ekonomi Indonesia. Untuk menjadi negara sebagai poros maritim dunia diperlukan adanya kesadaran maritim mencakup pengembangan sektor kemaritiman pada aspek infrastruktur, politik, ekonomi, sosial budaya, hukum dan keamanan. Kondisi geografis Indonesia yang memiliki kekayaan sumber daya kelautan melimpah dan posisi yang sangat strategis merupakan modal utama untuk dapat dimanfaatkan guna mewujudkan kesejahteraan seluruh rakyat. Perkembangan teknologi bidang kemaritiman yang demikian pesatnya memungkinkan untuk digunakan semaksimal mungkin untuk mengeksplorasi sumber kekayaan alam maupun transportasi perdagangan melalui laut. Kesadaran seluruh komponen bangsa terhadap bidang kemaritiman akan sangat bermanfaat untuk meningkatkan ketahanan nasional.

Pada bab ini akan dibahas tentang pengaruh kesadaran maritim terhadap aspek-aspek MDA di Indonesia, pengaruh perkembangan teknologi kemaritiman terhadap aspek-aspek MDA di Indonesia, pengaruh aspek-aspek MDA terhadap visi Poros Maritim Dunia, serta strategi membangun MDA untuk meningkatkan kesadaran maritim guna mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

13. Pengaruh Kesadaran Maritim Terhadap Aspek-Aspek MDA di Indonesia

Berdasarkan UNCLOS '82 yang telah diratifikasi dengan UU No. 17 Tahun 1985, Indonesia memiliki kedaulatan penuh terhadap wilayah perairan yang terdiri atas perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Di samping itu, kedaulatan Indonesia juga mencakup dasar laut dan seisinya, serta ruang udara di atas dari wilayah perairan tersebut, bahkan sampai seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya (United Nations, 1982: Pasal 2). Sedangkan pada perairan

di luar laut teritorial seperti pada Landas Kontinen, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Zona Tambahan, Indonesia mempunyai hak berdaulat serta memiliki kewenangan tertentu.

Wawasan Nusantara sebagai visi nasional merupakan konsep cara pandang bangsa Indonesia terhadap diri dan lingkungannya (Pratama, 2020). Dengan konsep pandangan bahwa perairan jauh lebih luas dari daratan, serta lintas posisi strategis, wajar jika Indonesia memiliki kepentingan mendasar dalam membangun sektor maritim dengan mengeksplorasi kekayaan sumber daya laut dan memperkuat posisi strategis untuk kepentingan bangsa dan menciptakan keamanan di daerah sesuai dengan amanat Konstitusi, yaitu melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum. Mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Semangat menggaungkan dan kesadaran bahwa Indonesia adalah bangsa maritim harus terus dilaksanakan dalam kebijakan pemerintah dan kegiatan nyata seluruh warga negara. Sangat disayangkan ketika masih kurangnya kesadaran masyarakat sebagai bangsa maritim di tingkat implementasi di lapangan dan di tingkat kebanyakan masyarakat. Dalam rangka mewujudkan pertahanan semesta, sumber daya manusia menjadi titik pusat yang harus dibangun dan dikembangkan sebagai potensi bangsa yang mampu menjalankan pembangunan dan mengatasi segala bentuk ancaman, tantangan, hambatan dan gangguan (ATHG) yang berasal dari dalam dan luar negeri. Dengan demikian, layaknya pertahanan semesta, masyarakat maritim juga harus direalisasikan pada diri seluruh masyarakat Indonesia karena bangsa Indonesia merupakan bangsa maritim yang mendunia.

Hasil pantauan yang dilaksanakan oleh Pusinfomar TNI sebagaimana dijelaskan pada bab sebelumnya menunjukkan bahwa masih banyaknya tindakan tidak lazim (anomali) yang dilakukan baik oleh kapal asing maupun domestik yang berpotensi mengganggu keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia. Dugaan pelanggaran terhadap regulasi terkait hak lintas ALKI paling mendominasi, diikuti oleh dugaan pelanggaran terhadap hak lintas damai, penyalahgunaan data AIS, asas cabotage dan perusakan lingkungan.

Mengalir dari uraian diatas, maka kesadaran maritim dapat memberikan pengaruh terhadap aspek-aspek MDA di Indonesia, sebagai berikut:

a. Pengaruh Kesadaran Maritim Terhadap Aspek Keamanan Maritim.

Kesadaran maritim terkait dengan keamanan merupakan salah satu indikator ketahanan nasional yang dimiliki oleh bangsa Indonesia. Data anomali kapal di perairan Indonesia yang terpantau oleh Pusinfomar TNI yang sedemikian banyaknya, semakin menyadarkan kita akan pentingnya kesadaran maritim untuk menjadi prioritas guna memelihara dan meningkatkan keamanan maritim, yang berpengaruh kepada peningkatan ketahanan nasional. Anomali-anomali kapal di perairan Indonesia merupakan ancaman yang sangat serius, karena berpotensi merugikan kesejahteraan, keamanan dan kedaulatan pemerintah Indonesia. Ancaman konvensional merujuk pada sosok fisik ancaman berupa negara sebagai ancaman dalam bentuk intervensi, agresi, bombardemen, dan sebagainya. Saat ini ancaman fisik bergeser dengan spektrum yang lebih luas dan tidak hanya bersifat fisik semata. Bahkan dewasa ini ancaman yang tidak bersifat fisik tersebut semakin walaupun pada hakekatnya menyerang keamanan warga negara sehingga munculnya istilah keamanan manusia (*human security*).

Dengan kondisi geografisnya dan adanya kebijakan poros maritim maka ancaman memiliki peluang untuk mendestabilisasi Indonesia. Hal ini terlihat dengan masuknya narkoba dengan berbagai modus melalui laut dan masuk melalui pelabuhan-pelabuhan besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan, dan Makassar. Demikian juga dengan penyelundupan senjata melalui jalur laut yang digunakan oleh sekelompok aktor domestik untuk melakukan separatisme terhadap pemerintah seperti: Aceh, Poso, dan Papua. Dimasa mendatang dapat diprediksi terjadinya terorisme maritim seperti halnya peristiwa Marawi yang menyerang ABK Indonesia. Berhubungan dengan itu, Indonesia merupakan negara yang strategis dengan letak geografisnya sehingga geostrategisnya yang penuh potensi konflik dimasa mendatang dapat mengancam kebebasan Indonesia menjalankan kebijakan poros maritim sehingga kebijakan poros maritim rentan menjadi gagal (*policy failure*).

Dengan segala keterbatasan untuk menegakkan keamanan nasional serta memupuk rasa saling percaya maka Indonesia memerlukan kerjasama multilateral untuk menyukseskan kebijakan poros maritim. Kerjasama multilateral berkaitan dengan upaya menghindari adanya perloaban dan persaingan senjata, dimana tiap negara berusaha menyeimbangkan kemampuan dan kekuatan militernya yang disebabkan tidak adanya saling percaya. Keamanan nasional Indonesia dalam kebijakan poros maritim membutuhkan kerja sama dengan negara-negara tetangga melalui aktivitas bersama seperti kunjungan kapal perang, latihan bersama, dan patroli terkoordinasi, dan lain-lain. Kerjasama oleh unsur pertahanan ini diperlukan tidak hanya berkaitan kepentingan pertahanan, tapi dalam skala lebih besar dan luas termasuk mensukseskan pencapaian aspek kesejahteraan. Oleh karena itu kesadaran maritim harus terus digaungkan untuk selalu ditingkatkan, sehingga diharapkan dapat meningkatkan keamanan maritime di seluruh wilayah Indonesia.

b. Pengaruh Kesadaran Maritim Terhadap Aspek Keselamatan Maritim.

Kesadaran maritim ditafsirkan tidak hanya dengan bagaimana kita dapat melihat habitat di mana kita hidup secara geopolitik dan geoekonomi, tetapi juga dapat dilihat dalam bentuk garis hidup yang berfungsi sebagai media transportasi, pertahanan, sumber kehidupan, dan untuk kepentingan keselamatan manusia. Dari hasil riset dan studi keamanan maritim 2017 tentang isu keselamatan maritim, Indonesia termasuk negara yang sistem penyelenggaraan pelayarannya relatif buruk, karena tingginya kecelakaan laut secara nasional, dan lemahnya kesadaran akan pentingnya penerapan norma-norma keselamatan maritim serta tata kelola sistem pelayaran yang baik (Ras, 2018).

Jika melihat fenomena masalah kecelakaan laut dan tantangan keselamatan maritim saat ini dan di masa depan, ada pertanyaan besar yang perlu kita jawab, yaitu bagaimana kita dapat mengatur manajemen keselamatan yang efektif dan menyiapkan infrastruktur pengiriman yang memadai untuk mempromosikan program konektivitas antara pulau-pulau dan tol laut dalam sistem pelayaran nasional. Keamanan maritim adalah

konsep internasional. Konsep ini mengacu pada perlindungan kehidupan dan properti melalui regulasi, manajemen dan pengembangan teknologi semua moda transportasi yang bergerak melalui perairan di mana pun berada, secara khusus dikelola oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO). Dalam organisasi ini dibentuk panel pekerja yang disebut *Maritime Safety Committee* (MSC), sebuah komite yang menangani tindakan pencegahan untuk keselamatan maritim, yang berfokus pada isu-isu keselamatan kapal, stabilitas kapal, pembuatan kapal, komunikasi maritim, keamanan maritim terhadap ancaman pembajakan di laut dan semacamnya.

Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan rujukan pengaturan mengenai kapal sebagai alat transportasi laut dan keselamatan pelayaran Nasional di Indonesia. Pada Bab I, Pasal 1 ayat 33 disebutkan bahwa Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Sedangkan pada ayat 34 dijelaskan bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dua ayat tersebut secara jelas mengatur tentang prinsip keselamatan pelayaran. Dihadapkan pada kapal-kapal rakyat/tradisional, atau dikenal sebagai kapal non-konvensi yang banyak beroperasi dalam pelayaran antarpulau, harusnya bisa dilakukan pembinaan dengan mekanisme operasional pelayaran secara terbatas, terkendali, terukur dengan kepastian jaminan keamanan atas dasar sertifikasi kelaikan untuk kebutuhan dan kepentingan pelayaran non-konvensional di wilayah tertentu yang diterbitkan oleh pemerintah pusat. Oleh karena itu kesadaran maritim terkait dengan keselamatan merupakan hal yang sangat penting untuk terus ditingkatkan.

c. Pengaruh Kesadaran Maritim Terhadap Aspek Ekonomi Maritim.

Kesadaran maritim di sektor ekonomi sangatlah penting untuk terus ditumbuhkembangkan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan seluruh masyarakat. Di era globalisasi, ditandai dengan liberalisasi perdagangan dan persaingan internasional yang semakin sengit, semua sektor perekonomian harus mampu menghasilkan barang dan jasa yang kompetitif. Sebagai negara maritim dan kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi ekonomi maritim dan kelautan yang besar dan beragam. Ekonomi maritim dan kelautan, terdiri dari berbagai sektor yang dapat dikembangkan untuk memajukan dan mensejahterakan Masyarakat, yaitu:

- 1) Perikanan;
- 2) Industri pengelolaan hasil perikanan;
- 3) Industri bioteknologi kelautan;
- 4) Pertambangan dan energi;
- 5) Pariwisata bahari;
- 6) Angkutan laut;
- 7) Jasa perdagangan;
- 8) Industri maritim;
- 9) Sumberdaya non-konvensional;
- 10) Infrastruktur kelautan;
- 11) Benda/barang berharga dan warisan budaya; dan
- 12) Jasa lingkungan.

Perkembangan ekonomi yang tumbuh akan semakin bergantung pada potensi ekonomi kemaritiman. Negara harus mampu memanfaatkan potensi ekonomi sebaik-baiknya serta sumber daya pesisir dan laut dengan memperhatikan aspek kelestarian dan keberlanjutan lingkungan. Oleh karena itu, perlu perubahan paradigma pembangunan ekonomi dari darat menjadi maritim. Pada tahun 1957, pemerintah Indonesia mencari dasar hukum untuk memastikan keutuhan NKRI dengan merancang konsep negara kepulauan. Konsep negara kepulauan adalah konsep radikal dalam sejarah hukum laut dan hukum sistem negara dunia. Pada Desember 1957, Dewan Menteri memutuskan untuk menerapkan prinsip negara kepulauan dalam sistem hukum Indonesia dengan dikeluarkannya pengumuman

pemerintah tentang perairan Republik Indonesia. Inilah yang dikenal sebagai Deklarasi Djuanda tahun 1957. Meskipun Deklarasi Djuanda memperkenalkan negara kepulauan yang akan membuka inspirasi budaya maritim sebagai salah satu fondasi pembangunan ekonomi, ternyata pemerintah saat itu tidak menggali kejayaan budaya maritim. Dengan semakin kompleksnya permasalahan bangsa, pemerintah saat itu memprioritaskan penyelesaian masalah politik yang terus mengalami komplikasi ketimbang pembangunan ekonomi. Melihat isu-isu komplikasi politik pada masa itu seperti debat konstituensi, transisi dari demokrasi liberal ke demokrasi terpimpin, kekerasan politik dan kekacauan politik daerah telah menarik perhatian pemerintah untuk menyelesaikan komplikasi politik yang tak berujung. Akibatnya, pembangunan ekonomi semakin gagap dan menghidupkan kembali budaya maritim sebagai pondasi perekonomian semakin terabaikan.

d. Pengaruh Kesadaran Maritim Terhadap Aspek Lingkungan Maritim.

Kesadaran maritim terkait dengan kelestarian ekosistem dan lingkungan maritim juga menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan. Pemanfaatan kekayaan alam yang berada di wilayah perairan laut Indonesia secara eksploitatif memang dapat memberikan peningkatan pendapatan masyarakat, namun dapat merusak lingkungan. Pencemaran lingkungan pesisir dan laut dapat diakibatkan oleh beberapa faktor seperti limbah buangan kegiatan di daratan maupun di lautan. Aktivitas ekonomi di daratan yang berpotensi merusak dan mencemari lingkungan pesisir dan laut, antara lain penebangan hutan, pembuangan limbah industri, limbah pertanian, limbah cair domestik dan limbah padat, konservasi lahan *mangrove* dan lamun, serta reklamasi di kawasan pesisir. Sementara itu, aktivitas di laut yang berpotensi mencemari lingkungan pesisir dan laut, antara lain perkapalan, pembuangan sampah di laut, pertambangan, eksplorasi dan eksploitasi minyak, budidaya laut, dan perikanan. Di samping kerusakan lingkungan, dampak perubahan iklim (*climate change*) terjadi secara perlahan dalam jangka waktu yang cukup panjang, antara 50-100 tahun yang berkontribusi terhadap perubahan permukaan air.

Isu penting lainnya menyangkut penghapusan atau larangan penggunaan alat tangkap yang dapat merusak dasar laut dan terumbu karang serta menghambat dan merusak pertumbuhan biota laut. Di sisi lain, ada penangkapan ikan berlebih. Ketika menyusun aturan yang melarang penggunaan alat tangkap, studi khusus tentang kondisi sosial, budaya, ekonomi, sumber daya dan lingkungan harus dilakukan. Aturan harus berfokus pada pembatasan area penangkapan ikan, jalur penangkapan, ukuran kapal, tenaga mesin kapal dan spesifikasi untuk peralatan memancing, termasuk ukuran jaring dan pemisah ikan. Begitu juga dengan keberpihakan terhadap nelayan kecil dan tradisional. Sehubungan dengan masih liarnya penggunaan pukat, komunitas internasional telah berulang kali mengutuk Indonesia karena tidak pernah mendaftarkan perikanan yang belum dilaporkan ini. Penggunaan pukat secara liar memiliki efek negatif seperti terganggunya keberlanjutan sumber daya, keanekaragaman hayati dan terganggunya aspek sosial dan ekonomi. Sementara itu, kerusakan yang terkait dengan kawasan mangrove Indonesia sebagai zona penyangga pesisir dengan potensi ikan laut dangkal sudah sangat mengkhawatirkan. Penyebabnya karena, antara lain, hingga alih fungsi hutan mangrove berwujud perkebunan kelapa sawit, tambak udang, tambak ikan dan lainnya.

14. Pengaruh Perkembangan Teknologi Kemaritiman Terhadap Aspek-Aspek MDA di Indonesia.

Seiring perkembangan zaman, kemajuan teknologi dan informasi semakin deras dalam lingkup kehidupan manusia. Termasuk dalam bidang maritim yang menyangkut domain-domainnya, juga tak lepas dari pemanfaatan teknologi mutakhir. Ketertinggalan Indonesia saat ini di sektor maritim sebenarnya karena lemahnya inovasi ilmu pengetahuan dan teknologi serta pengembangan sumber daya manusia di sektor maritim. Pemerintah harus berkomitmen menggunakan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam pengembangan sektor maritim. Penguasaan teknologi kemaritiman oleh pakar dalam negeri sangat krusial. Tanpa penguasaan teknologi Indonesia tidak akan dapat mengetahui dengan tepat dan terukur perihal apa dan seberapa banyak sumber daya yang dimiliki. Sebagai negara maritim

sudah saatnya Indonesia secara fokus meningkatkan dan mengembangkan penguasaan tekno-ekologinomi maritim.

Pada penelitian-penelitian yang telah dilaksanakan sebagaimana dituangkan pada bab sebelumnya berkaitan *Global Marine Trends 2030*, *Global Marine Technology Trends 2030*, dan *Global Marine Fuel Trends 2030*, menunjukkan bahwa tren maritim global kedepan akan diwarnai dengan kemajuan dan pemanfaatan teknologi yang semakin maju. Penelitian ini pun menganalisis skenario kekuatan angkatan laut dalam menghadapi dinamika keamanan internasional, geopolitik, dan perdagangan dunia yang dipengaruhi oleh pesatnya kemajuan teknologi. Teknologi di bidang kemaritiman akan bertransformasi ke dalam tiga sektor, yaitu: *Commercial Shipping* (Kapal Komersial), *Ocean Space* (Penelitian bidang kelautan), dan *Naval* (Angkatan Laut), yang memiliki keterkaitan dan saling memengaruhi antar sektor. Keterkaitan itu dapat berupa penggunaan teknologi seperti *big data analytics*, *advanced materials*, *propulsion and powering*, *smart ship*, *shipbuilding*, *robotics*, *autonomous system*, *sensors*, *advanced manufacturing*, *human computer interaction*, *human augmentation*, *cyber and electronic warfare*, dan *energy management*. Penelitian-penelitian tersebut juga menghasilkan analisis keterkaitan harga bahan bakar dan penggunaan teknologi, serta standarisasi transportasi laut dan penggunaan energi yang efektif dengan pengurangan emisi dalam menciptakan perekonomian nasional di laut.

Penggunaan teknologi secara masif akan berimplikasi bagi peningkatan ekonomi bangsa, sehingga perlu adanya strategi nasional untuk mengoptimalkan potensi maritim bangsa dan mewujudkan ketahanan energi di tengah perkembangan teknologi maritim global. Indonesia dengan visi Poros Maritim Dunia harus menjadi penentu dalam penetapan standar di transportasi laut dan energi. Hal itu juga didasarkan dari kepentingan nasional Indonesia dalam mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran bangsa.

Berdasarkan beberapa hasil penelitian bidang kemaritiman seperti yang diuraikan diatas dan pada bab sebelumnya, maka perkembangan teknologi bidang kemaritiman akan sangat berpengaruh terhadap aspek-aspek MDA, sebagai berikut:

a. Pengaruh Teknologi Kemaritiman Terhadap Aspek Keamanan Maritim.

Kemajuan teknologi pada dasarnya bertujuan untuk mempermudah pekerjaan manusia dengan memanfaatkan teknologi. Demikian halnya kemajuan teknologi di bidang kemaritiman akan mempermudah dan meringankan berbagai aktivitas di bidang kemaritiman. Namun hal ini dapat menimbulkan konsekuensi logis bahwa apabila kemajuan teknologi di bidang kemaritiman tersebut digunakan untuk Tindakan kejahatan, tentunya akan membuat permasalahan keamanan maritime yang semakin kompleks.

Kedelapanbelas teknologi transformasi yang dibahas dalam penelitian yang telah dilakukan oleh Lloyd's Register bersama Qinetiq dan University of Southampton tentang *Global Marine Technology Trends 2030*, apabila diimplementasikan dalam sebuah kapal, maka kapal tersebut hanya membutuhkan sedikit Crew Kapal karena peran manusia tergantikan oleh mesin dan sistem yang sudah canggih dalam mengoperasikan kapal tersebut. Selain itu, kapal tersebut akan semakin mudah untuk mengumpulkan data intelijen, karena sudah dilengkapi dengan berbagai macam teknologi sensor dan sistem pendukung lainnya. Kapal tersebut juga akan memiliki kecepatan yang semakin tinggi, karena dilengkapi dengan teknologi sistem *propulsion* dan *powering* yang canggih. Teknologi *big data analytics* yang diaplikasikan dalam sebuah kapal juga sangat memungkinkan untuk menjadikan kapal tersebut kaya akan berbagai informasi yang dibutuhkan dalam operasi tertentu. Teknologi *shipbuilding* yang membangun suatu kapal terdiri dari berbagai kompartemen yang memungkinkan untuk bongkar pasang, sehingga sebuah kapal dapat berubah bentuk sesuai dengan yang diinginkan disesuaikan dengan tugas dan fungsi dari kapal tersebut.

Kemajuan teknologi di bidang kemaritiman merupakan hal yang tidak mungkin untuk dihalangi atau dihindari, sehingga mau tidak mau teknologi tersebut harus diikuti, dipelajari dan diimplementasikan untuk mempermudah berbagai aktivitas di bidang kemaritiman. Atau minimal untuk diantisipasi apabila kemajuan teknologi-teknologi tersebut digunakan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab, maka setidaknya perlu dipikirkan upaya-

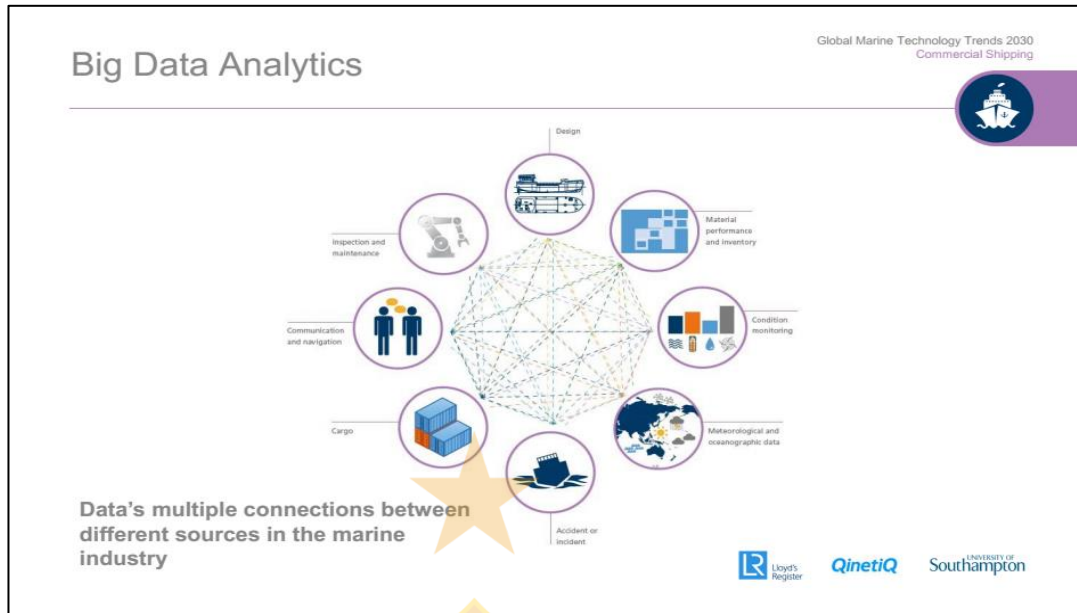
upaya untuk meminimalisir kerugian yang mungkin ditimbulkannya. Terkait dengan keamanan maritim, maka diperlukan pemikiran bahwa apabila kemajuan teknologi tersebut dimanfaatkan oleh pihak lain untuk melancarkan kegiatan kejahatan terorganisasi lintas negara (*Transnational Organized Crime/TOC*), maka setidaknya diperlukan regulasi-regulasi yang tegas untuk mengatur dan mengantisipasi hal tersebut.

b. Pengaruh Teknologi Kemaritiman Terhadap Aspek Keselamatan Maritim.

Berkaitan dengan keselamatan maritim, perkembangan teknologi di bidang kemaritiman tersebut juga berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran, industri maritim, serta berbagai aktivitas kemaritiman lainnya. Salah satu contoh penggunaan teknologi smart ship pada sebuah kapal yang mengintegrasikan sistem navigasi, sensor, komunikasi dan permesinan sehingga dapat memudahkan pengawak kapal tersebut dalam pengoperasiannya. Penggunaan teknologi big data analytics memungkinkan beberapa sumber data yang berbeda namun berkaitan, untuk saling terhubung dan saling melengkapi sehingga dapat meningkatkan keselamatan maritim.

Kecanggihan teknologi yang diaplikasikan dalam sebuah kapal tentunya akan meringankan tugas dari operator atau pengawak kapal tersebut, sehingga kesalahan-kesalahan dalam prosedur standar pengoperasian suatu peralatan dapat diminimalisir dengan adanya kemajuan teknologi, diharapkan kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor kelelahan manusia dapat diminimalisir, karena Sebagian besar tugas yang harus diemban oleh pengawak tersebut sudah diambil alih oleh sistem peralatan yang sudah canggih. Tehnologi ini juga bisa diadopsi untuk membangun sistem pemantauan yang terintegrasi antara sistem monitoring petugas pengawas di daratan dengan sistem kapal yang sudah terintegrasi.

Contoh penggunaan teknologi big data analytics pada suatu kapal komersial dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 3.1. Implementasi Big Data Analytics pada Kapal Komersial
(Sumber: Lloyd's Register Group Limited et al., 2014)

Gambar tersebut di atas mendeskripsikan bahwa dalam sebuah industry kelautan memungkinkan untuk diimplementasikan teknologi big data analytics yang mengkoneksikan berbagai data dari beberapa sumber yang berbeda. Sebagai contoh adalah adanya keterkaitan data antara rancang bangun (*design*) kapal, kinerja material dan persediaan (*material performance and inventory*), pemantauan kondisi (*condition monitoring*), data meteorologi dan oceanografi (*meteorological and oceanographic data*), kecelakaan atau insiden di laut (*accident or incident*), barang muatan (*cargo*), komunikasi dan navigasi (*communication and navigation*), serta inspeksi dan pemeliharaan (*inspection and maintenance*). Pengintegrasian data dari berbagai sumber lain yang saling berkaitan akan memungkinkan adanya saling melengkapi kekurangan di tiap bagian, sehingga akan dapat meningkatkan keselamatan personel maupun material.

c. Pengaruh Teknologi Kemaritiman Terhadap Aspek Ekonomi Maritim.

Perkembangan teknologi kemaritiman juga berpengaruh signifikan terhadap aspek ekonomi maritim. Kemajuan teknologi kemaritiman berpotensi untuk meningkatkan perekonomian dari sector kelautan dan perikanan. Teknologi *ship building*, *robotics*, *smart ship*, *propulsion and*

powering, advanced material, sensor, communication, serta *big data analytics* apabila diterapkan dalam sebuah commercial shipping, maka akan menghasilkan efektifitas dan efisiensi yang dapat meningkatkan perekonomian maritim.

Teknologi *ship building* memungkinkan reka bentuk kapal yang disesuaikan dengan fungsi asasi kapal tersebut, sehingga dapat menghasilkan keuntungan yang maksimal, sebagai contoh sebuah kapal angkut container dapat dibuat reka bentuk kapal yang dapat mengangkut sebanyak mungkin container dengan tetap mempertimbangkan stabilitas kapal. Teknologi robotics dapat menggantikan tugas manusia sebagai operator peralatan tertentu serta dapat meminimalisir kesalahan yang disebabkan manusia (*human error*) sehingga dinilai dapat lebih efektif dan efisien. Teknologi propulsion dan powering memungkinkan pergerakan kapal yang semakin cepat dan lincah sehingga transportasi melalui laut semakin efisien. Teknologi sensor dan komunikasi dengan satelit memungkinkan diketahuinya daerah-daerah tertentu yang memiliki sumber kekayaan alam melimpah, seperti keberadaan sumber minyak dan gas bumi serta keberadaan ikan.

Oleh karena itu, ditinjau dari aspek ekonomi maritim, pemanfaatan teknologi memungkinkan untuk menghasilkan keuntungan / pendapatan yang lebih maksimal apabila dibandingkan dengan menggunakan cara-cara konvensional, sehingga dapat meningkatkan perekonomian dari sektor maritim. Pemanfaatan teknologi kemaritiman untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber kekayaan alam di wilayah perairan Indonesia harus dapat dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran seluruh rakyat Indonesia.

d. Pengaruh Teknologi Kemaritiman Terhadap Aspek Lingkungan Maritim.

Teknologi kemaritiman juga memberikan pengaruh terhadap lingkungan maritim. Pemanfaatan teknologi kemaritiman harus dilakukan dengan benar dan memperhatikan kelestarian lingkungan hidup di laut. Hal yang menyangkut kehidupan makhluk hidup di laut harus selalu diperhatikan karena laut merupakan salah satu sumber makanan bagi masyarakat

Indonesia. Penerapan teknologi kemaritiman di Indonesia harus selalu mengacu pada prinsip ekonomi biru, yaitu model pembangunan ekonomi yang mengintegrasikan pembangunan darat dan laut dengan memperhitungkan daya dukung sumber daya dan kelestarian lingkungan.

Esensi/Inti dari konsep ekonomi biru tidak hanya untuk mengoptimalkan potensi laut, tetapi juga untuk belajar dari alam dengan membuat ekosistem berfungsi dan bekerja menuju tingkat efisiensi yang lebih tinggi untuk memperoleh nutrisi dan energi tanpa emisi dan limbah untuk memenuhi kebutuhan dasar. Konsep ekonomi biru tidak mengurangi alam, tetapi memperkayanya. Selain itu, ekonomi biru sangat penting untuk menerapkan prinsip-prinsip dasar fisika, khususnya hukum gravitasi. Penerapan hukum gravitasi dalam arti bahwa energi didistribusikan secara efisien dan merata, tanpa energi yang diambil dari luar; seperti air yang mengalir dari gunung dan membawa nutrisi dan energi untuk memenuhi kebutuhan dasar kehidupan seluruh komponen ekosistem, dari limbah ke makanan untuk yang lain, limbah dari satu proses ke bahan baku / sumber energi untuk orang lain. Hal ini dilakukan melalui penerapan konsep kewirausahaan, mereka yang dapat didorong untuk membuka kawasan bisnis baru agar dapat menciptakan beberapa efek ekonomi yang pada akhirnya meningkatkan perekonomian secara keseluruhan.

Oleh karena itu, ditinjau dari aspek lingkungan maritim, pemanfaatan teknologi diharapkan dapat menghasilkan nilai ekonomi yang maksimal dengan tetap menjaga kelestarian ekosistem dan sumber kekayaan alam yang ada, sehingga keberlangsungan sumber daya alam akan terus terjaga. Dengan demikian diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia.

15. Pengaruh Aspek-Aspek MDA Terhadap Visi Poros Maritim Dunia.

Konsep tentang Poros Maritim Dunia sudah tertuang di dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Indonesia sebagai poros maritim dunia ditopang dengan lima pilar utama yaitu: pertama, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; kedua, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan

fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; ketiga, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; keempat, diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan; dan kelima, membangun kekuatan pertahanan maritim. Sebagai negara kepulauan dengan laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan untuk Indonesia menjadi sangat strategis dalam hal ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, hukum, lingkungan, pertahanan dan keamanan.

Kebijakan Poros maritim adalah gagasan strategis dari pemerintah Indonesia yang dicanangkan untuk menghubungkan antar pulau agar perpindahan orang dan barang lebih efisien dan efektif, pengembangan industri perkapalan, dan sumber daya laut yang sangat kaya, dan tidak kalah pentingnya adalah keamanan wilayah Indonesia yang sebagian besarnya terdiri dari laut. Dengan demikian kebijakan poros maritim dilakukan dengan merumuskan permasalahan yang jelas dan terukur dengan cara-cara dan strategi pelaksanaan dan pencapaian tujuan kebijakan. Oleh karena itu perlu dikaji lebih mendalam terkait pengaruh aspek-aspek MDA terhadap visi Poros Maritim Dunia.

a. Pengaruh Aspek Keamanan Maritim Terhadap Visi Poros Maritim Dunia.

Kebijakan poros maritim berjalan selaras dengan kebijakan keamanan nasional yang membutuhkan kerja sama dengan negara-negara tetangganya dalam lingkup regional dan kerjasama global (Hidayat & Ridwan, 2017: 120). Kerja sama regional dan global tidak hanya dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (aspek kesejahteraan) dan Kementerian Pertahanan (aspek keamanan). Namun dibutuhkan kerja sama semua pihak, karena pada dasarnya kebijakan poros maritim adalah kebijakan yang membutuhkan kohesi dan kesemestaan seluruh komponen bangsa untuk mensukseskannya. Penerapan kebijakan poros maritim memerlukan kebijakan teknis dan menetapkan pelaksana di masing-masing daerah sebagai leading sector. Selain itu, sosialisasi politik ditujukan kepada semua pihak, terutama yang terlibat langsung, agar menerima kebijakan

poros maritim sebagai kepentingan bersama. Dilain pihak, karena keamanan dan kesejahteraan melekat satu dengan lainnya bahkan saling memilin (*intertwined*) maka selain memperhatikan faktor kesejahteraan (*prosperity*) juga sejalan dengan penyiapan sarana dan prasarana termasuk alutsista pertahanan demi menjaga kepentingan keamanan (*security*).

Konsep keamanan nasional NKRI tercantum pada dalam alinea IV pembukaan UUD 1945 "...melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia...serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial" maka keamanan nasional dilakukan oleh pemerintah menggunakan seluruh potensi dan sumberdayanya untuk menjaga keamanan nasional. Dalam menjaga keamanan nasional maka negara menjalankan tugas pertahanan negara untuk menegakkan kedaulatan eksternal negara terhadap ancaman eksternal dengan menggunakan kekuatan militer (*external sovereignty by force*). Terbukanya perairan Indonesia sebagai bagian dari poros maritim dunia berpotensi menjadi ancaman konvensional karena dapat melibatkan Indonesia dalam persoalan maritim. Seperti diketahui, sengketa perbatasan maritim belum sepenuhnya diselesaikan Indonesia bersama dengan negara tetangganya. Jika melihat kembali konsepsi wawasan Nusantara, yaitu cara bangsa Indonesia melihat dirinya dan lingkungannya, maka berimplikasi pada terwujudnya nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan.

Berdasarkan uraian di atas, maka dimensi keamanan maritim dalam kebijakan poros maritim bagaikan sekeping mata uang antara kebijakan domestik dan kebijakan luar negeri. Berkaitan dengan kebijakan maka dalam negara demokratis keputusan akhir kebijakan dilakukan salah satunya oleh parlemen. Demikian juga dengan kebijakan pada aspek keamanan. Kebijakan berkaitan pula dengan alat dan tindakan yang dilakukan. Tindakan yang dilakukan sebagai implementasi kebijakan oleh masing-masing negara tentunya berkaitan secara erat dengan masa depan dan nasib setiap kesatuan politik yang lain. Kebijakan yang dilakukan untuk memenuhi tuntutan domestik sebagai dampak eksternal adalah meningkatnya

kebutuhan keamanan, yang bila dipersepsikan oleh negara lain dapat berpotensi terjadinya penyeimbangan kekuatan (*balance of power*).

Bila dilihat dari perspektif keamanan, maka kebijakan poros maritim juga memerlukan penguatan pada aspek pertahanan. Kebijakan keamanan nasional dalam menjalankan kebijakan poros maritim tentu perlu mempertimbangkan ancaman internal maupun eksternal, dan tentu saja menelaah dengan seksama kebijakan global yang telah diratifikasinya. Ancaman yang paling mungkin bagi Indonesia bersifat asimetris dan dilakukan oleh *state actor* maupun *non-state actor* dalam berbagai bentuk ancaman langsung (*direct*) maupun tidak langsung (*indirect or by proxy*). Garis batas wilayah yang belum disepakati bahkan masih menjadi sengketa berdampak pada sebagian batas ZEE belum ditetapkan, serta belum semua batas laut teritorial dan batas landas kontinen disepakati dengan negara tetangga. Konsep sepihak "*Nine Dotted Lines*" oleh China yang beririsan dengan wilayah perairan di Laut kepulauan Natuna merupakan potensi konflik lainnya. Selain itu, kegiatan kriminal di laut yang masih terjadi juga dapat berdampak pada gangguan keamanan nasional. Perhatian besar pada aspek keamanan ini secara simultan berjalan dengan kebijakan poros maritim yang berorientasi kesejahteraan tidak dapat dilepaskan dari upaya mengejar kebebasan.

b. Pengaruh Aspek Keselamatan Maritim Terhadap Visi Poros Maritim Dunia.

Penguatan pengelolaan keamanan maritim tidak dapat dihindari bagi seluruh pengguna fasilitas angkutan maritim di Indonesia khususnya dan di seluruh dunia. Faktor keamanan adalah hal utama saat berlayar, diikuti oleh aspek biaya, kecepatan, dan ketepatan waktu yang terjangkau, serta aspek kenyamanan. Oleh karena itu, pelayaran kapal secara teknis terkait erat dengan faktor keselamatan, karena pada saat semua upaya manusia tidak dibebaskan dari bahaya yang mewakili faktor risiko (risiko) yang dapat menyebabkan kerugian baik secara material maupun non material. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam dan terbakar merupakan peristiwa yang selalu berulang dan terjadi di Indonesia, sehingga membutuhkan identifikasi dan pengukuran potensi dan tingkat risiko yang

dapat dihadapi oleh seluruh kegiatan angkutan maritim, baik dalam konteks pelayaran jarak pendek antar pulau atau jarak jauh antarnegara.

Dalam mengurangi risiko kecelakaan pengiriman, pemerintah dapat terlibat langsung memfasilitasi infrastruktur konektivitas antar pulau yang laik laut dan berbasis keselamatan. Perlu dicatat bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan yang masih sangat bergantung pada sarana pelayaran rakyat dengan standar kapal non konvensional atau kapal motor tradisional dalam menyeberangi sungai, danau dan laut, serta ketika mencapai pulau-pulau kecil terluar melewati laut lepas. Melalui program "tol laut", pemerintah tidak hanya menyiapkan kapal pengangkut penumpang, barang dan kontainer berskala besar antar pulau besar, tetapi juga dapat menyiapkan sarana transportasi cepat jarak pendek atau armada antar pulau di daerah tertentu di seluruh Indonesia. Terobosan ini dapat digunakan untuk mempercepat mobilisasi penduduk dari pulau-pulau kecil ke pulau-pulau besar atau sebaliknya yang selama ini mengandalkan kapal non konvensional atau kapal tradisional. Kebijakan ini dapat ditempuh pemerintah dengan mengacu pada amanat UU Nomor 17 Tahun 2008, yang menegaskan bahwa pelayaran adalah sesuatu yang sangat strategis dan vital bagi konektivitas nasional dan pengembangan Wawasan Nusantara.

Menciptakan keamanan dan keselamatan maritim yang kuat baik di dalam negeri maupun global tentunya akan mampu mempromosikan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia. Oleh karena itu, perlunya sistem transportasi maritim yang aman dan upaya untuk memprioritaskan keselamatan dan sistem yang terintegrasi dalam konteks operasional menjadi harapan besar untuk melancarkan implementasi rantai pasokan, transaksi ekonomi dan perdagangan maksimum. Dampak keselamatan dan keamanan tersebut kini telah menempatkan Indonesia di nomor 36 dalam persaingan ekonomi global dunia. Peringkat tersebut meningkat dari tahun sebelumnya, yang berada di posisi ke-41. Indeks menunjukkan bahwa Indonesia memiliki daya saing global yang meningkat, yang ditandai dengan perkembangan infrastruktur maritim yang masif. Kondisi ini juga didukung oleh upaya pemerintah membangun kapal perintis untuk mempromosikan pelaksanaan program tol laut, dengan tujuan mengurangi diferensial harga

di wilayah barat dan timur Indonesia. Hal ini sejalan dengan program Nawacita Indonesia untuk mewujudkan Indonesia yang berdaulat secara politik, mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam budaya.

c. Pengaruh Aspek Ekonomi Maritim Terhadap Visi Poros Maritim Dunia.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki peluang besar sebagai bagian dari poros maritim dunia karena lokasi geografisnya di kawasan khatulistiwa, antara dua benua, Asia dan Australia, antara dua samudera, Pasifik dan Hindia. Poros maritim merupakan gagasan strategis yang diwujudkan untuk memastikan konektivitas antar pulau, pengembangan industri pelayaran dan perikanan, peningkatan angkutan laut dan fokus pada keamanan maritim. Penegakan kedaulatan kawasan maritim Indonesia, kebangkitan sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, remediasi kerusakan lingkungan dan konservasi keanekaragaman hayati, serta peningkatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia bidang maritim merupakan program utama dalam pemerintahan Presiden Jokowi untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Konsekuensi kebijakan poros maritim berarti Indonesia perlu memodernisasi sistem pelabuhan sesuai dengan standar internasional, sehingga pelayanan dan akses di seluruh pelabuhan harus mematuhi prosedur standar tersebut. Penerapan kebijakan poros maritim tersebut membutuhkan kemauan dan komitmen politik semua pihak dalam mensukseskannya. Kebijakan poros maritim melalui pembangunan tol laut dengan 24 dermaga baru akan meningkatkan intensitas pengiriman baik nasional maupun internasional. Dari perspektif kesejahteraan, peningkatan intensitas pelayaran tersebut diharapkan dapat konsisten dengan meningkatnya intensitas perdagangan sehingga dapat menumbuhkan perekonomian dan mempercepat terhubungnya seluruh wilayah Indonesia, khususnya pulau-pulau terdepan dan terluar.

Pembangunan dan penguatan pangkalan TNI di wilayah perbatasan dan pulau terdepan diwujudkan dengan postur TNI yang dapat menjaga keberlangsungan kebijakan poros maritim. Kehadiran unsur pertahanan negara selain menunjukkan kehadiran negara juga berdampak pada

menumbuhkan saling percaya dan penggentar pada kemungkinan ancaman. Secara domestik kehadiran unsur pertahanan negara yang sejalan dengan kebijakan poros maritim dapat meningkatkan nasionalisme dan patriotisme masyarakat di perbatasan, pulau-pulau terdepan, dan terluar. Laut sudah merupakan kehidupan dasar keseharian masyarakat Indonesia dari Sabang sampai Merauke dan dari Talaud ke Rote, dan menjadi masa depan mereka. Konektivitas adalah kata kunci untuk membuat kemajuan dan mencapai tujuan mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat di nusantara. Pelabuhan ini menjadi penghubung yang menghidupkan dan menghubungkan pulau-pulau yang berbeda, dari yang terdekat sampai terpencil, dari pusat pemerintahan hingga perbatasan negara-negara tetangga.

Pelayaran adalah bagian penting dari program pertumbuhan ekonomi berkelanjutan di masa depan. Sejumlah negara di seluruh dunia, masyarakat sipil dan industri pelayaran telah bekerja sama untuk memastikan bahwa kontribusi berkelanjutan melalui kerangka ekonomi ramah lingkungan dan dapat terus berkelanjutan dipertahankan. Hal ini tentunya juga akan dilakukan dengan komitmen IMO dan masyarakat internasional untuk selalu menciptakan kerangka kelembagaan yang diperlukan untuk mendukung sistem keselamatan dan keamanan maritim global, yang juga mencakup pendekatan ramah lingkungan dan konsep pembangunan berkelanjutan dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi di sektor maritim.

d. Pengaruh Aspek Lingkungan Maritim Terhadap Visi Poros Maritim Dunia.

Potensi maritim Indonesia yang besar ditangkap sebagai salah satu visi dan misi unggulan pemerintah Indonesia. Namun, selain potensi ekonomi dan lingkungan yang sangat besar yang terkandung sebagai negara maritim, potensi kerusakan alam yang dapat disebabkan oleh eksploitasi berlebihan dan dapat membahayakan keberlanjutan pembangunan juga harus menjadi penyebab kekhawatiran.

Implementasi ekonomi biru di seluruh dunia dianggap penting, mengingat 72 persen dari total permukaan bumi adalah lautan. Selain itu, laut berfungsi sebagai salah satu sumber pemasok makanan dan regulator

iklim dan suhu bumi, sehingga keberlanjutannya harus dipertahankan. Konsep ekonomi biru cocok untuk negara-negara yang memiliki perairan luas, seperti Indonesia. Sekitar 75 persen dari total wilayah kedaulatan Indonesia adalah perairan teritorial, zona ekonomi eksklusif (EEZ/ZEE) dan 12 mil laut. Kawasan laut Indonesia yang luas merupakan potensi penting untuk dilestarikan dan ditingkatkan.

Kekayaan bawah laut merupakan salah satu modal Indonesia untuk menarik wisatawan, baik asing maupun lokal. Keindahan bawah laut di beberapa provinsi Indonesia juga sangat mendunia dan menjadi tempat penyelaman yang harus dikunjungi oleh para penyelam seperti Bunaken (Sulawesi Utara), Raja Ampat (Papua Barat) dan Wakatobi (Sulawesi Tenggara). Ekonomi biru terkait erat dengan sektor maritim dan kelautan seperti perikanan, transportasi, dan pariwisata. Kelangsungan hidup biota laut sebagai makanan dan mata pencaharian bagi masyarakat di sekitar laut menjadi fokus ekonomi biru untuk mengurangi kemiskinan dan kelaparan. Selain itu, laut dapat digunakan untuk menghasilkan "energi biru" terbarukan seperti tenaga angin, gelombang, panas termal dan biomassa.

Pendekatan ekonomi biru berfokus pada investasi kreatif dan inovatif yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan. Jenis bisnis dan pekerjaan baru sebenarnya dapat digunakan di daerah pesisir. Misalnya, perusahaan daur ulang sampah dapat menjadi solusi alternatif untuk membersihkan lingkungan di sekitar pantai, menciptakan lapangan kerja baru dan mengurangi limbah (*zero waste*). Untuk mendukung implementasi ekonomi biru yang berfokus pada kreativitas dan inovasi, pemerintah perlu meningkatkan pengetahuan dan keterampilan masyarakat pesisir sehingga dapat "bereksperimen" dengan limbah, produk *by-products* dan produk turunan hasil laut. Meningkatnya inovasi dan sosialisasi ilmu pertanian dan kelautan diharapkan dapat meningkatkan efisiensi penangkapan dan budidaya pangan laut. Infrastruktur yang mendukung efisiensi kegiatan maritim, seperti pelabuhan, aspek pengolahan dan pemasaran produk perikanan, juga perlu mendapat perhatian lebih. Dengan melestarikan

kualitas keanekaragaman hayati laut, ekonomi biru diharapkan dapat mendukung pembangunan berkelanjutan.

16. Strategi Membangun MDA Untuk Meningkatkan Kesadaran Maritim Guna Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.

Beberapa strategi yang dapat dilakukan guna membangun MDA untuk meningkatkan kesadaran maritim dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu: menegakkan kedaulatan dan hukum di laut serta meningkatkan diplomasi maritim, menjamin keselamatan seluruh pengguna laut, mengelola sumber daya kelautan dan membangun infrastruktur kelautan, serta mengembangkan sumber daya manusia dan membangkitkan budaya bahari.

a. Menegakkan Kedaulatan dan Hukum di Laut serta Meningkatkan Diplomasi Maritim.

Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggarannya, dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi, hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-Undang RI Nomor 6, 1996: Pasal 24). Penegakan kedaulatan dan hukum di laut bertujuan untuk mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman, tantangan, hambatan, dan gangguan di wilayah laut. Oleh karena itu, diperlukan dukungan yang kuat terhadap sistem pertahanan dan keamanan maritim dengan postur proporsional berdasarkan luasan wilayah dan jenis ancaman yang ada dan dihadapi.

Diplomasi maritim adalah implementasi kebijakan luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi maritim dalam rangka memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan peraturan nasional dan hukum internasional. Diplomasi maritim Indonesia jangan diartikan secara sempit dalam bentuk perundingan internasional di bidang kelautan, penentuan perbatasan atau diplomasi angkatan laut. Diplomasi maritim Indonesia adalah implementasi kebijakan luar negeri yang tidak hanya berkaitan dengan berbagai aspek laut di tingkat bilateral, regional dan global, tetapi

juga menggunakan aset kemaritiman, baik sipil maupun militer, untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional.

Beberapa upaya yang dapat dilakukan dalam penegakan kedaulatan dan hukum di laut serta peningkatan diplomasi maritim, antara lain:

- 1) membangun postur pertahanan keamanan laut Indonesia yang tangguh dan proposional sesuai luasnya wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, yang mampu dan sanggup menanggulangi ancaman dan gangguan dari dalam negeri dan luar negeri, ikut berperan aktif dalam membangun perdamaian dan keamanan kawasan;
- 2) meningkatkan kemampuan dan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di seluruh wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 3) meningkatkan pembangunan kawasan perbatasan di laut dan pulau-pulau kecil terluar;
- 4) meningkatkan efektifitas dan kehadiran unsur operasi di laut;
- 5) mengoptimalkan sistem komando, kendali, komunikasi, komputerisasi, intelijen, serta pengawasan dan pengintaian;
- 6) meningkatkan kepemimpinan di dalam berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan multilateral;
- 7) peran aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan;
- 8) mempercepat perundingan penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga; dan
- 9) membakukan nama pulau-pulau di seluruh wilayah Indonesia.

b. Menjamin Keselamatan Seluruh Pengguna Laut.

Dalam dunia industri modern, statistik keselamatan kerja selalu menjadi parameter keberhasilan lembaga penyelenggara. Serupa di dunia pelayaran (industri pelayaran) di Indonesia. Tidak dapat dipungkiri bahwa perlindungan crew kapal, lingkungan dan kapal serta kargonya menjadi prioritas utama dalam sistem keselamatan perkapalan nasional dan internasional. Secara umum, kebijakan sistem keselamatan tidak terlepas dari tujuan menghindari kecelakaan atau tidak ada hal-hal yang tidak

diinginkan atau tidak ada insiden. Namun, pada kenyataannya, harapan ini tidak dapat dipenuhi, karena masalah kecelakaan sangat sulit dihindari, karena kecelakaan adalah kemungkinan yang selalu mengelilingi kita. Dalam konteks sistem keselamatan pelayaran, upaya pencegahan menjadi kata kunci utama, sebelumnya memeriksa mekanisme fase yang saling terkait dalam proses penyusunan rencana pelayaran, yang dimulai dari fase desain, fase konstruksi, hingga fase operasional kapal.

Keselamatan pelayaran di sini adalah situasi yang terwujud dari kelancaran eksekusi pelayaran sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan teknis sarana dan prasarana serta dukungan. Sistem keselamatan maritim adalah bagian penting dari keselamatan maritim dan harus dilihat sebagai dasar untuk langkah-langkah dan tolok ukur bagi para pembuat keputusan untuk menentukan kelayakan dan manusia pelayaran. Hal itu terlihat dari sisi fasilitas berupa kapal dan infrastruktur seperti sistem navigasi, peralatan keselamatan dan sumber daya manusia (SDM) yang terlibat di dalamnya, selama proses desain hingga proses operasional dengan mematuhi aturan yang berlaku baik nasional maupun internasional.

Beberapa upaya yang dapat dilakukan dalam menjamin keselamatan seluruh pengguna laut, antara lain:

- 1) membangun infrastruktur kemaritiman yang memenuhi standar kesehatan dan keselamatan kerja (K3);
- 2) menyusun standar operasional prosedur dalam melakukan setiap aktivitas kemaritiman;
- 3) menyusun regulasi yang tegas terhadap pelanggar ketentuan yang telah ditetapkan;
- 4) meningkatkan kempotensi SDM pada bidang K3 di sektor kemaritiman; dan
- 5) meningkatkan pemanfaatan perkembangan teknologi bidang kemaritiman untuk meningkatkan keselamatan pengguna laut.

c. Mengelola Sumber Daya Kelautan dan Membangun Infrastruktur Kelautan.

Sumber daya kelautan di seluruh wilayah Indonesia yang sangat melimpah harus dapat dimanfaatkan secara optimal dan berkelanjutan untuk

kesejahteraan rakyat. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya melakukan pengelolaan kelautan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat melalui pemanfaatan dan pengusahaan sumber daya kelautan dengan prinsip ekonomi biru (Undang-Undang RI Nomor 32, 2014: Pasal 14)⁴⁷. Penggunaan sumber daya alam harus selaras, serasi, dan seimbang dengan fungsi lingkungan hidup. Sebagai konsekuensinya, kebijakan, rencana, dan/atau program pembangunan harus dijiwai oleh kewajiban melakukan pelestarian lingkungan hidup dan mewujudkan tujuan pembangunan berkelanjutan (Undang-Undang RI Nomor 32, 2009). Pembangunan berbagai kegiatan ekonomi harus dapat memenuhi kebutuhan generasi saat ini dan kebutuhan generasi yang akan datang. Untuk itu, pembangunan ekonomi dilaksanakan berdasarkan asas pembangunan berkelanjutan agar 1) pemanfaatan sumber daya tidak melebihi kemampuan regenerasi sumber daya hayati (*renewable*) atau laju inovasi substitusi sumber daya nonhayati (*nonrenewable*), serta pemanfaatan sumber daya nonhayati tidak menghancurkan kelestarian sumber daya hayati; 2) pemanfaatan sumber daya saat ini tidak boleh mengorbankan (kualitas dan kuantitas) kebutuhan generasi yang akan datang; dan 3) pemanfaatan sumber daya yang belum diketahui dampaknya harus dilakukan secara hati-hati dan didukung oleh penelitian ilmiah yang terpercaya (Peraturan Presiden Nomor 16, 2017: 19).

Presiden Joko Widodo mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dimana upaya tersebut dilakukan melalui pengembangan ekonomi berbasis maritim guna terciptanya kesejahteraan. Ide Poros Maritim Dunia ini merupakan upaya dari pemerintahan Joko Widodo untuk meningkatkan konektivitas dan keterjangkauan antarpulau di Indonesia (Al Syahrin, 2018: 2). Pembangunan infrastruktur kelautan bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antar daerah dengan mengoptimalkan angkutan maritim dalam rangka menghilangkan ketimpangan sosial dan ekonomi serta

⁴⁷ Berdasarkan penjelasan Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, Ekonomi biru adalah sebuah pendekatan untuk meningkatkan pengelolaan kelautan berkelanjutan serta konservasi laut dan sumber daya pesisir beserta ekosistemnya dalam rangka mewujudkan pertumbuhan ekonomi dengan prinsip-prinsip antara lain keterlibatan masyarakat, efisiensi sumber daya, meminimalkan limbah, dan nilai tambah ganda (*multiple revenue*).

mengejar berbagai kepentingan strategis nasional seperti tata kelola, keamanan, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan komunikasi.

Beberapa upaya yang dapat dilakukan dalam pengelolaan sumber kekayaan laut dan pembangunan infrastruktur kelautan, antara lain:

- 1) mengelola dan memanfaatkan sumber daya perikanan yang berorientasi kelestarian ikan dan lingkungan sehingga tidak mengalami kepunahan;
- 2) meningkatkan pengolahan, pemasaran, nilai tambah, serta standar dan keselamatan produk kelautan dan perikanan;
- 3) melakukan konservasi ekosistem laut guna meningkatkan perlindungan terhadap kelestarian keanekaragaman hayati;
- 4) mengembangkan dan memanfaatkan sumber daya mineral dan energi berdasarkan prinsip ekonomi biru yang berorientasi teknologi ramah lingkungan;
- 5) memanfaatkan secara berkelanjutan sumber kekayaan alam non-konvensional dengan tetap memperhatikan prinsip kelestarian lingkungan;
- 6) mengembangkan pariwisata bahari berkelanjutan berdasarkan kepentingan masyarakat tradisional, kearifan lokal, kawasan konservasi laut, dan kelestarian lingkungan;
- 7) mengembangkan industri bioteknologi kelautan dan biofarmakologi laut dengan pemanfaatan potensi keanekaragaman hayati;
- 8) meningkatkan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil secara seimbang dan berkelanjutan;
- 9) meningkatkan sinergitas kepentingan nasional strategis dalam menentukan kawasan pengembangan infrastruktur kelautan;
- 10) mengembangkan sistem konektivitas transportasi laut nasional;

- 11) mengembangkan kemampuan dan kapasitas badan usaha nasional di bidang pembangunan dan pengelolaan infrastruktur kelautan yang berdaya saing dan bertaraf internasional;
- 12) meningkatkan kemampuan sumber pendanaan nasional untuk pembangunan infrastruktur kelautan;
- 13) mewujudkan iklim investasi yang baik untuk pembangunan dan pengelolaan infrastruktur maritim; dan
- 14) mengembangkan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan laut.

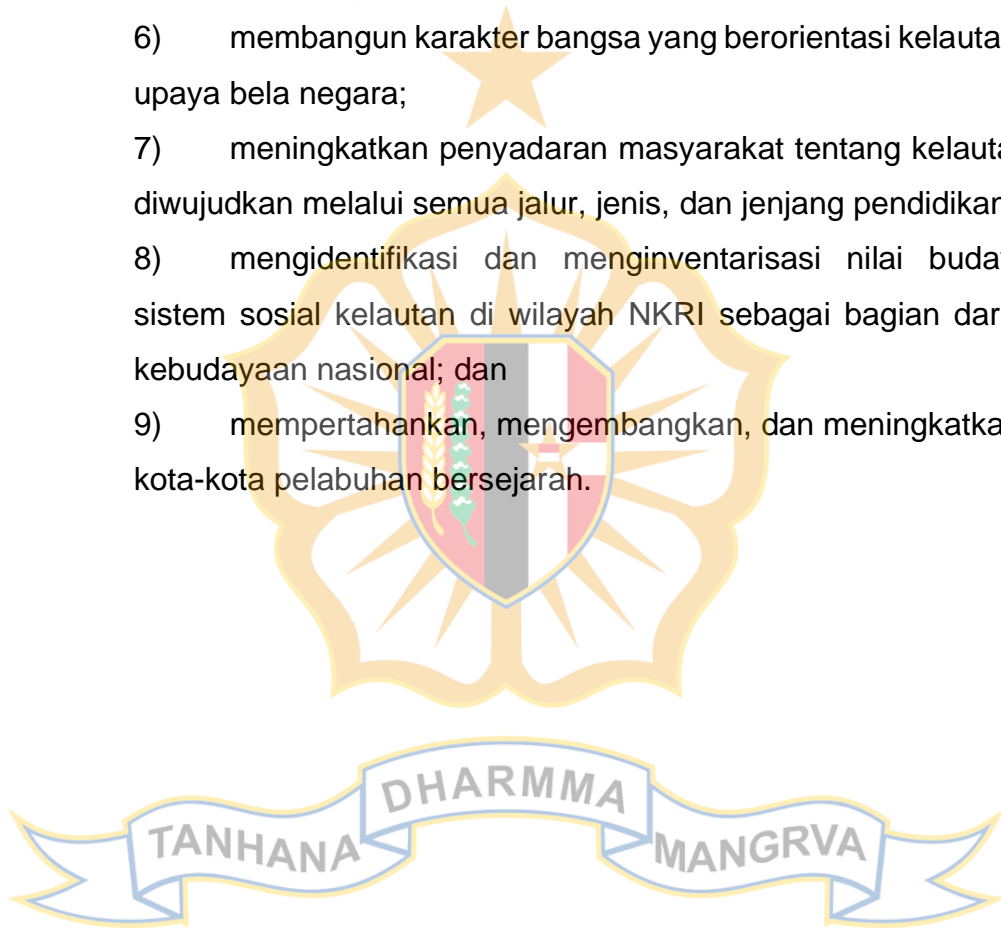
d. Mengembangkan Sumber Daya Manusia dan Membangkitkan Budaya Bahari.

Pengembangan SDM bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan kapabilitas SDM pada sektor maritim yang profesional, berintegrasi, beretika dan mampu mengutamakan kepentingan nasional dalam melaksanakan dan mendukung pembangunan sektor maritim secara maksimal dan terintegrasi. Membangkitkan budaya bahari bertujuan untuk memberikan pemahaman di seluruh lapisan masyarakat guna mengoptimalkan pembangunan kelautan nasional yang berkesinambungan dan lestari. Dengan menghidupkan kembali budaya maritim, bangsa Indonesia diharapkan sudah harus meninggalkan budaya lama kontinentalnya yang berorientasi ke darat, agar dapat menjadi sebuah negara bahari, seperti dalam masa Majapahit dan Sriwijaya (Nainggolan, 2015: 172). Budaya bahari memegang peranan penting dalam membangun bangsa dengan berorientasi maritim. Dengan budaya bahari, rakyat Indonesia akan belajar kewiraswastaan, kerja keras, keuletan, menghargai perbedaan, gotong royong dan cinta akan lingkungan. Budaya bahari yang kuat akan menjadikan laut sebagai tempat kehidupan, ruang hidup/juang, tempat berkarya, tempat belajar, tempat bekerja, tempat berekreasi, tempat berolahraga dan tempat mendidik masyarakat.

Beberapa upaya yang dapat dilakukan dalam pengembangan sumber daya manusia dan budaya bahari, antara lain:

- 1) mengembangkan standar kompetensi SDM di bidang maritim/kelautan;

- 2) meningkatkan dan memperkuat peranan ilmu pengetahuan dan teknologi, riset, dan pengembangan sistem informasi kelautan;
- 3) meningkatkan jasa pada sektor maritim dan kelautan dengan ketersediaan lapangan pekerjaan yang seimbang;
- 4) meningkatkan kualitas serta kuantitas sekolah dan perguruan tinggi bidang kelautan;
- 5) menyediakan insentif dan bantuan pendidikan bidang kelautan dan riset strategis kelautan;
- 6) membangun karakter bangsa yang berorientasi kelautan dalam upaya bela negara;
- 7) meningkatkan kesadaran masyarakat tentang kelautan yang diwujudkan melalui semua jalur, jenis, dan jenjang pendidikan;
- 8) mengidentifikasi dan menginventarisasi nilai budaya dan sistem sosial kelautan di wilayah NKRI sebagai bagian dari sistem kebudayaan nasional; dan
- 9) mempertahankan, mengembangkan, dan meningkatkan peran kota-kota pelabuhan bersejarah.



BAB IV PENUTUP

17. Simpulan.

Kondisi geografis Indonesia dimana wilayah perairan lebih luas daripada daratan dengan kekayaan alam yang dikandungnya, serta posisi silang yang strategis bagi jalur perdagangan dunia, merupakan aset yang sangat berharga untuk dapat dibangun dan dimanfaatkan semaksimal mungkin guna meningkatkan ketahanan nasional dalam rangka mencapai tujuan nasional Indonesia sesuai dengan amanat konstitusi, yaitu untuk melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Sejak tahun 1957, melalui Deklarasi Djuanda, Pemerintah Indonesia telah memperjuangkan untuk mendapatkan pengakuan internasional bahwa Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelagic state*). Perjuangan tersebut membuahkan hasil pada tahun 1982 dengan ditetapkannya UNCLOS 1982 yang selanjutnya disahkan oleh pemerintah Indonesia melalui UU RI No. 17 Tahun 1985. Saat ini kebijakan pemerintah Indonesia untuk bertekad mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia kembali mempertegas bahwa pembangunan dan pengembangan sektor maritim dan kelautan dalam pembangunan nasional merupakan prioritas utama. Hal ini didasari atas potensi kemaritiman yang begitu besar sebagai anugerah atas kondisi dan letak geografis Indonesia yang kaya akan sumber kekayaan alam untuk dapat dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran seluruh rakyat Indonesia. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa disisi lainnya, kondisi ini juga berpotensi menimbulkan konflik yang dapat mengancam kedaulatan negara dan keselamatan bangsa apabila tidak dieksplorasi dan dieksploitas secara benar dan baik. Posisi strategis Indonesia, dengan geopolitik antara dua benua dan dua samudera yang dilintasi oleh ribuan kapal asing yang melewati ALKI dan selat, menunjukkan di satu sisi lokasi geografis strategis, tetapi di sisi lain dapat menyebabkan ketidakpastian dari aspek pertahanan dan keamanan, terutama keamanan maritim. Di antara permasalahan yang dihadapi adalah kesadaran akan konsepsi wawasan nusantara yang belum sepenuhnya dipahami, terbatasnya

infrastruktur dan alat utama sistem senjata, regulasi kemaritiman yang belum memiliki supremasi mempengaruhi meningkatnya aktivitas ilegal pada media maritim. Eksploitasi dan kegiatan ilegal sumber daya maritim dilakukan oleh pelaku lokal dan transnasional. Selain itu, delimitasi perbatasan maritim, kuantitas dan kualitas sumber SDM maritim, lemahnya penegakan hukum dan terbatasnya infrastruktur maritim melengkapi daftar permasalahan maritim di Indonesia.

Visi Indonesia sebagai poros maritim dunia memiliki tujuan mulia, bahwa untuk menciptakan Indonesia sebagai negara kepulauan yang besar, kuat, dan sejahtera dengan kembali ke jati diri Indonesia sebagai negara maritim, dengan menjaga kepentingan maritim dan keamanan serta memperkuat potensi maritim dalam mewujudkan kesetaraan ekonomi Indonesia. Untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia diperlukan adanya kesadaran mencakup pengembangan sektor maritim pada aspek infrastruktur, ekonomi, politik, sosial budaya, hukum dan. Kekayaan sumber daya kelautan Indonesia yang melimpah dan posisi yang sangat strategis merupakan modal utama untuk dapat dimanfaatkan guna mewujudkan kesejahteraan seluruh rakyat. Perkembangan teknologi bidang kemaritiman yang demikian pesatnya memungkinkan digunakan semaksimal mungkin untuk mengeksplorasi sumber kekayaan alam maupun transportasi perdagangan melalui laut.

Sebagai negara maritim sudah saatnya Indonesia secara fokus meningkatkan dan mengembangkan penguasaan tekno-ekologinomi maritim. Pemerintah harus berkomitmen menggunakan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam pengembangan sektor maritim. Tanpa penguasaan teknologi Indonesia tidak akan dapat mengetahui dengan tepat dan terukur perihal apa dan seberapa banyak sumber daya yang dimiliki. Penggunaan teknologi secara masif akan berimplikasi bagi peningkatan ekonomi bangsa, sehingga perlu adanya strategi nasional untuk mengoptimalkan potensi maritim bangsa dan mewujudkan ketahanan energi di tengah perkembangan teknologi maritim global. Kesadaran seluruh komponen bangsa terhadap bidang kemaritiman akan sangat bermanfaat untuk meningkatkan ketahanan nasional.

Semangat meningkatkan kesadaran seluruh masyarakat Indonesia bahwa Indonesia adalah bangsa maritim harus terus dilaksanakan dalam kebijakan pemerintah dan kegiatan nyata seluruh warga negara Indonesia. Sangat

disayangkan bahwa pada tataran implementasi di lapangan dan pada tingkat masyarakat pada umumnya, masih ditemukan kurangnya kesadaran masyarakat sebagai bangsa maritim. Dalam rangka mewujudkan ketahanan nasional yang tangguh, sumber daya manusia menjadi titik krusial yang harus dibangun dan dikembangkan sebagai potensi bangsa yang mampu menjalankan pembangunan dan mengatasi segala bentuk ancaman, tantangan, hambatan dan gangguan (ATHG) yang berasal dari dalam dan luar negeri. Dengan demikian, layaknya pertahanan semesta, masyarakat maritim juga harus direalisasikan pada diri seluruh masyarakat Indonesia karena bangsa Indonesia merupakan bangsa maritim yang mendunia sehingga diharapkan dapat meningkatkan ketahanan nasional yang akhirnya menghasilkan outcome untuk meningkatkan kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia.

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia guna meningkatkan ketahanan nasional bukanlah hal yang mudah, namun dengan berbagai potensi yang dimiliki bangsa Indonesia, hal tersebut sangat memungkinkan untuk dapat diwujudkan. Kesadaran maritim harus dimiliki oleh seluruh bangsa Indonesia. Oleh karena itu, diperlukan beberapa strategi membangun MDA guna meningkatkan kesadaran maritim dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, antara lain: *pertama*, menegakkan kedaulatan dan hukum di laut serta meningkatkan diplomasi maritim; *kedua*, menjamin keselamatan seluruh pengguna laut; *ketiga*, mengelola sumber daya kelautan dan membangun infrastruktur kelautan; *keempat*, mengembangkan SDM Maritim dan membangkitkan budaya bahari.

18. Rekomendasi.

Untuk memperlancar pelaksanaan pembangunan sektor kemaritiman disampaikan beberapa rekomendasi, sebagai berikut:

- a. Perlu terus meningkatkan sinergitas beberapa kementerian dan lembaga terkait penegakan hukum di laut sesuai dengan tingkat kewenangannya.
- b. Pemerintah perlu terus memperkuat sistem data dan informasi kelautan, inventarisasi, dan evaluasi sumber daya kelautan dalam rangka pengelolaan sumber daya kelautan.

- c. Pemerintah perlu menyusun kurikulum dan program pendidikan yang berorientasi maritim yang diwujudkan melalui semua jalur, jenis, jenjang pendidikan guna meningkatkan pendidikan dan penyadaran masyarakat kelautan dalam rangka pengembangan sumber daya manusia.
- d. Pemerintah perlu meningkatkan kerja sama investasi pembangunan dengan negara-negara mitra guna membangun infrastruktur kelautan.
- e. Pemerintah perlu melakukan harmonisasi dan pengembangan unsur kearifan lokal ke dalam sistem pengelolaan dan pemanfaatan sumber kekayaan laut yang lestari sehingga dapat membangkitkan budaya bahari.
- f. Pemerintah perlu meningkatkan peran aktif dalam diplomasi maritim sebagai upaya menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia di bidang kelautan.

Jakarta, 18 Agustus 2021

Penulis



Andi Abdul Aziz, S.H., M.M.
Laksamana Pertama TNI



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bagir Manan, 2006, "Konvensi Ketatanegaraan", Cetakan Pertama. Yogyakarta: FH UII PRESS, hal. 61.
- Harun Umar. 2020. "Politik Kebijakan Poros Maritim". Cetakan I. ISBN: 978-623-7376-514. Jakarta: Lembaga Penerbitan Universitas Nasional.
- Ian Montratama, 2016. "Arungi Samudra Dengan Sang Naga". Jakarta: Elekx Media Komputindo, hal. 129.
- Jack Plano. 1985. "Kamus Analisa Politik". Jakarta: CV. Rajawali Press, hal. 49.
- Limbong, B. 2015. Poros Maritim. Margaretha Pustaka, Jakarta. Hal 8

Peraturan Perundang-undangan

- Peraturan Presiden RI Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.
- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS '82).
- Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982
- Undang-Undang RI Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
- Undang-Undang RI Nomor 32. Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (2009).
- Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

Jurnal

- Bagus Jatmiko. 2014. " Maritime Domain Awareness (MDA): A Profound Concept for Indonesia". Jurnal Maritim Indonesia, Vol. 2 No. 1, September 2014: 79-87.
- Keliat, Makmur. 2009. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia". Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
- Yayan M Yani dan Ian Montratama, 2015. "Indonesia sebagai Porom Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik". Jurnal Pertahanan: Vol. 5 No 2 (2015), 25-51.

Internet

- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1–17. <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>. diakses pada tanggal 17 April 2021 pukul 21.15 WIB
- CNN Indonesia. (2021). Kapal Kargo Kandas di Terusan Suez Berhasil Dievakuasi. *www.cnnindonesia.com*. Diambil dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20210329130404-120-623365/kapal-kargo-kandas-di-terusan-suez-berhasil-dievakuasi>. diakses pada tanggal 05 Mei 2021 pukul 20.05 WIB
- Hidayat, S., & Ridwan. (2017). Kebijakan Poros Maritim dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan dan Harapan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 7(3), 107–121. Diambil dari <http://139.255.245.6/index.php/JPBH/article/view/232/124>. diakses pada tanggal 18 April 2021 pukul 17.45 WIB
- International Maritime Organisation. https://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29093&filename=1367.pdf. diakses pada tanggal 6 Maret 2021 pukul 19.40 WIB.
- Kartika, S. D. (2014). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum. *Negara Hukum*, 5(2), 143–167. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198777854.013.40>. diakses pada tanggal 06 Mei 2021 pukul 21.25 WIB
- Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. 2016. “Menuju Poros Maritim Dunia”. 18 Oktober 2016. https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata. Diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 08.42 WIB.
- KKBI Daring, 2016, “Konstelasi”, Mei 2021, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/konstelasi>, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul. 13.40 WIB.
- KKBI Daring, 2016, “Wawasan Nusantara”, Mei 2021, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/wawasan%20nusantara>, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul. 13.35 WIB.
- Marlin Dinamikanto, 2017, “Mengenang Deklarasi Djuanda di Hari Nusantara”. <https://jurnalmaritim.com/mengenang-deklarasi-djuanda-di-hari-nusantara/>, 13 December, 2017, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 07.51 WIB.

- Marsetio. 2015. "Aktualisasi Peran Pengawasan Wilayah Laut Dalam Mendukung Pembangunan Indonesia Sebagai Negara Maritim Yang Tangguh", Makalah pada acara Kuliah Umum di hadapan Civitas Akademika Universitas Sumatera Utara di Medan, Januari 2015, <http://fri2016.uny.ac.id/sites/fri2016.uny.ac.id/files/5A2.%20MAKALAH%20%20DR.%20MARSETIO.pdf>. diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 08.23 WIB.
- Masdiana, A. (2017). Penguatan Keamanan Maritim. *Gema Keadilan*, 4(Oktober), 46–60. Diambil dari <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/gk/article/view/3655>. diakses pada tanggal 17 April 2021 pukul 11.10 WIB
- Peter Ramsauer Dr, Member of the German Bundestag, Maritime Development Plan, Federal Minister of Transport Building and Urban Development, diunduh dari: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/courrier_officiel/arrivee/2011/EPPE_LTA\(2011\)013476\(PAR01\)_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/courrier_officiel/arrivee/2011/EPPE_LTA(2011)013476(PAR01)_DE.pdf). diakses pada tanggal 03 Juni 2021 pukul 22.35 WIB
- Pratama, C. D. (2020). Wawasan Nusantara Kedudukan, Fungsi dan Tujuan. *www.kompas.com*. Diambil dari <https://www.kompas.com/skola/read/2020/12/18/160307369/wawasan-nusantara-kedudukan-fungsi-dan-tujuan>. diakses pada tanggal 13 Maret 2021 pukul 17.30 WIB
- Ras, A. R. (2018). Respons Keselamatan dan Konektivitas Maritim. Diambil dari <https://news.detik.com/kolom/d-4082095/respons-keselamatan-dan-konektivitas-maritim>. diakses pada tanggal 13 Maret 2021 pukul 19.25 WIB
- Sekjen Wantannas. (2020). *Rencana Strategis Kedeputan Pengkajian dan Penginderaan Sekretariat Jenderal Dewan Ketahanan Nasional Tahun 2020-2024*. Jakarta. Diambil dari <https://www.wantannas.go.id/wp-content/uploads/2020/10/Renstra-Dejiandra-2020-2024.pdf>. diakses pada tanggal 08 Mei 2021 pukul 20.55 WIB
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2014. "Pidato Presiden Joko Widodo pada Pelantikan Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia". 20 Oktober 2014, <https://setkab.go.id/pidato-presiden-joko-widodo-pada-pelantikan-presiden-dan-wakil-presiden-republik-indonesia-di-gedung-mpr-senayan-jakarta-20-oktober-2014/>, di akses pada tanggal 5 Mei 2021, pukul 08.11 WIB.

- Sukma, Rizal, 2014. "Gagasan Poros Maritim", Makro, Kompas.com, 21 Agustus 2014. [Daring]. dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>. diakses pada tanggal 20 Maret 2021 pukul 22.20 WIB
- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1–17. <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>. diakses pada tanggal 20 Maret 2021 pukul 19.10 WIB
- CNN Indonesia. (2021). Kapal Kargo Kandas di Terusan Suez Berhasil Dievakuasi. *www.cnnindonesia.com*. Diambil dari <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20210329130404-120-623365/kapal-kargo-kandas-di-terusan-suez-berhasil-dievakuasi>. diakses pada tanggal 04 Juni 2021 pukul 18.30 WIB
- Hidayat, S., & Ridwan. (2017). Kebijakan Poros Maritim dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan dan Harapan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 7(3), 107–121. Diambil dari <http://139.255.245.6/index.php/JPBH/article/view/232/124>. diakses pada tanggal 6 Maret 2021 pukul 10.15 WIB.
- Kartika, S. D. (2014). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum. *Negara Hukum*, 5(2), 143–167. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198777854.013.40>. diakses pada tanggal 08 Mei 2021 pukul 19.50 WIB.
- Lloyd's Register Group Limited. (2013). *Global Marine Trends 2030*. London. Diambil dari <http://www.futurenautics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030Report.pdf>
- Lloyd's Register Group Limited. (2014). *Global marine fuel trends 2030*. Lloyd's Register and University College London. London. Diambil dari https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1472843/1/Global_Marine_Fuel_Trends_2030.pdf
- Lloyd's Register Group Limited, QinetiQ, & University of Southampton. (2014). *Global Marine Technology Trends 2030*. London. Diambil dari https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_696.pdf
- Masdiana, A. (2017). Penguatan Keamanan Maritim. *Gema Keadilan*, 4(Oktober), 46–60. Diambil dari <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/gk/article/view/3655>. diakses pada tanggal 08 Mei 2021 pukul 20.15 WIB.

- Pratama, C. D. (2020). Wawasan Nusantara Kedudukan, Fungsi dan Tujuan. *www.kompas.com*. Diambil dari <https://www.kompas.com/skola/read/2020/12/18/160307369/wawasan-nusantara-kedudukan-fungsi-dan-tujuan>, diakses pada tanggal 05 Maret 2021 pukul 14.05 WIB.
- Ras, A. R. (2018). Respons Keselamatan dan Konektivitas Maritim. Diambil dari <https://news.detik.com/kolom/d-4082095/respons-keselamatan-dan-konektivitas-maritim>, diakses pada tanggal 08 Maret 2021 pukul 21.05 WIB.
- Sekjen Wantannas. (2020). *Rencana Strategis Kedeputian Pengkajian dan Penginderaan Sekretariat Jenderal Dewan Ketahanan Nasional Tahun 2020-2024*. Jakarta. Diambil dari <https://www.wantannas.go.id/wp-content/uploads/2020/10/Renstra-Dejiandra-2020-2024.pdf>
- Waskito, W. (2020). Implikasi Pandemi Covid-19 terhadap Diplomasi Pertahanan Masyarakat Global dan Regional: Bentuk Kerjasama oleh Organisasi Regional, 6(3), 58–77. Diambil dari <http://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/DP/article/download/664/624>, diakses pada tanggal 24 April 2021 pukul 19.45 WIB.
- Zaedun, 2012. “Pengantar Geostrategi Indonesia”. Fakultas Hukum Universitas Pattimura, Juli 2012, <https://fhukum.unpatti.ac.id/pengantar-geostrategi-indonesia/>, diakses pada tanggal 5 Mei 2021 pukul 14.05 WIB.

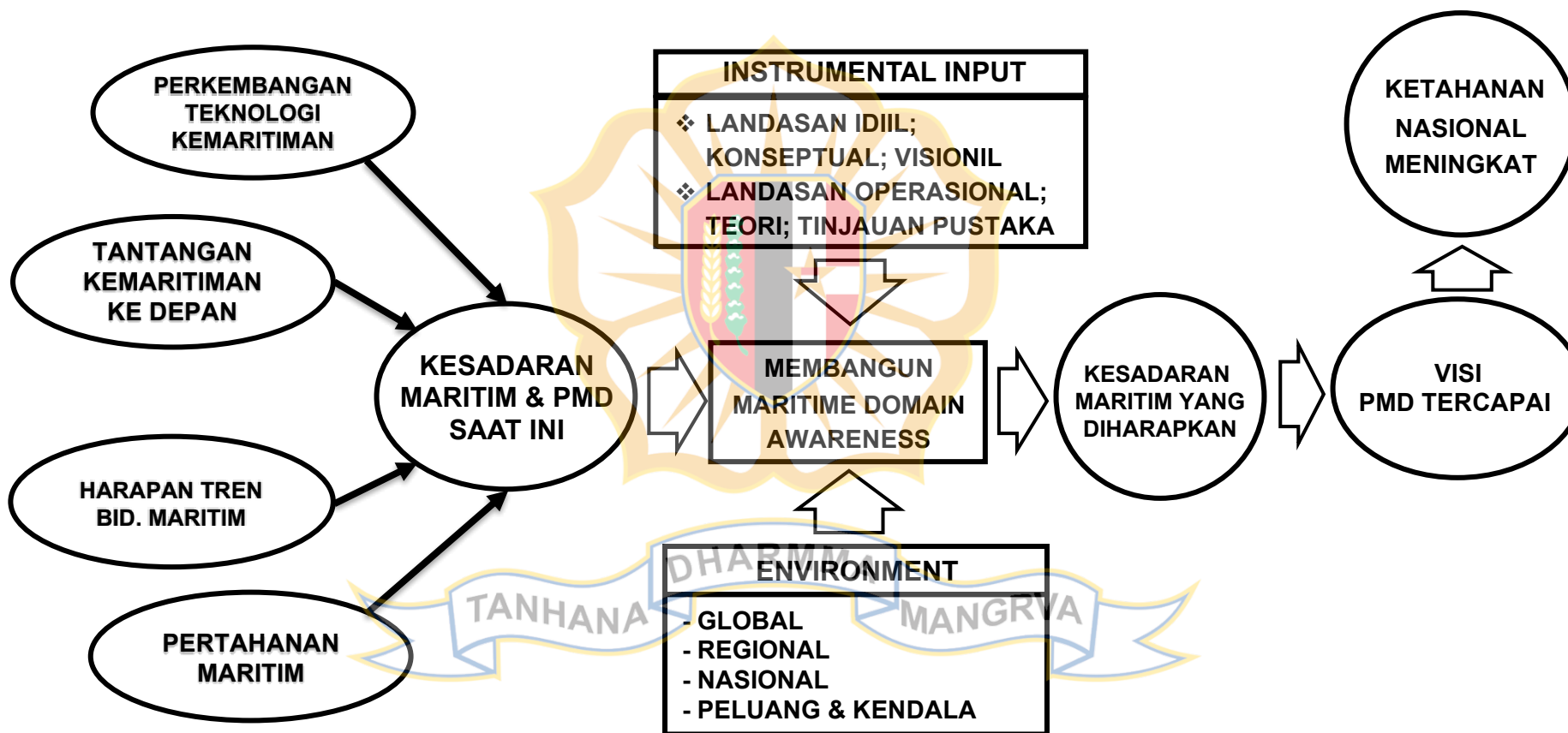
Lain-lain

- Brigham, J. C. 1991. *Social Psychology*. Edisi Kedua. New York: Harper Colling Publisher Inc
- Dahuri, R. 2000. Pendayagunaan Sumberdaya Kelautan untuk Kesejahteraan Rakyat. LISPI. Jakarta.
- George W. Barclay, 1970. “Techniques of Population Analysis”. New York: John Wiley & Sons Inc.
- Goleman, Daniel. 1996. Emotional Intelligence Why it Can Matter More Than IQ. New York: Bantam Books.
- Jackson, S.E. dan Schuler, R.S, 1990. *Human Resource Planning: Challennes for Industrial/Organizational Psychologist*. February 1990. American Psychologist, Vol. 45 No. 2: 223-239.

- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. "Rancangan Awal, RPJMN 2015-2019", Buku II Agenda Pembangunan Bidang, Bab 6, Jakarta: Bappenas, hal. 3.
- Khaidir Anwar (editor). 2015. "Hukum Laut Internasional dalam Perkembangan" (Dalam Rangka Pengukuhan Guru Besar Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S.). Edisi 1 Cetakan 1. ISBN: 978-602-1071-29-8. Lampung: Justice Publisher.
- Klaus Solberg Sølten, 2012. "Goeconomics". London: Ventus Publishing ApS.
- Lloyd's Register Report. 2021. "Global Marine Trends 2030: A report based on two years of research into the future of the maritime industries" London: Lloyd's Register Group Services Limited.
- Lloyd's Register Report. 2021. "Global Marine Technology Trends 2030". London: Lloyd's Register Group Services Limited.
- Mahan, A. T, 1987, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783 (Dover Military History, Weapons, Armor)*.
- Marsetio. (2014). *Sea Power Indonesia (Pertama)*. Jakarta: Universitas Pertahanan RI.
- Nainggolan, P. P. (2015). Kebijakan Poros maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya. *Politica*, 6(2), 167–190.
- Nathalie, Klien, 2011. "Maritime Security and the law of the sea". New York: Ocford University Press, hal. 196.
- Sobar Sutisna, Sora Lukita dan Sumaryo, "Boundary Making Theory dan Pengelolaan Perbatasan di Indonesia", Makalah pada Workshop Pengelolaan Wilayah Perbatasan, Jurusan Ilmu HI/UPN Veteran, Yogyakarta, November 2008, hlm.5,
- Wan Usman dkk, 2003. "Tinjauan Ilmiah Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional" Jakarta: Program Pkn Pascasarjana UI.

ALUR PIKIR

MENINGKATKAN KESADARAN MARITIM GUNA MEWUJUDKAN PMD UNTUK KETAHANAN NASIONAL



RIWAYAT HIDUP PENULIS

Penulis bernama ANDI ABDUL AZIZ, lahir di Selayar, Sulawesi Selatan pada tanggal 14 Juli 1969 dari pasangan suami istri (Alm) Bapak Andi Muhammad Opu dan (Alm) Ibu Bau Puttiri. Memiliki istri bernama Zulfikar Ekasikti, S.Ag. dan dikaruniai tiga anak, yaitu Andi Abdul Baits Azkar, Andi Afifah Zalfa Zahirah Azkar dan Andi Abdul Hafiz Azkar. Pada tahun 1982 lulus dari Sekola Dasar Negeri 1 Benteng Selayar. Tahun 1985 lulus dari Sekolah Menengah Pertama Negeri 1 Benteng Selayar. Tahun 1988 lulus dari Sekolah Menenga Atas Negeri 1 Benteng Selayar. Pada tahun 1989 meniti pendidikan militer di Akademi TNI Angkatan Laut, Bumi Moro Surabaya dan lulus tahun 1992. Tahun 1998 lulus Pendidikan Lanjutan Perwira I dan tahun 2002 lulus Pendidikan Lanjutan Perwira II di Bumi Moro, Surabaya. Tahun 2007 lulus pendidikan Sekolah Staf Komando TNI Angkatan Laut di Jakarta. Tahun 2013 lulus dari Fakultas Hukum Universitas Kartini Surabaya. Tahun 2015 lulus pendidikan Sekolah Staf Komando Gabungan TNI di Bandung. Tahun 2019 lulus Program Studi Magister Manajemen Universitas Negeri Jakarta. Penulis mengawali kerja dan berkarir di TNI Angkatan Laut tahun 1993 sampai dengan saat ini, mulai dari penugasan di KRI (Kapal Perang Republik Indonesia) sebagai Asisten Kepala Divisi, Kepala Divisi, Kepala Departemen, Perwira Pelaksana, Komandan KRI serta penugasan di Darat sebagai Komadan Pangkalan TNI AL Kotabaru, Asisten Operasi Gugus Tempur Laut Koarmatim, Komadan Satuan Kapal Patroli Koarmabar, Komandan Satuan Lintas Laut Militer Jakarta, Kepala Sub Dinas Operasi Disopslatal, Asisten Operasi Komando Lintas laut Militer, Kepala Pusat Komando dan Pengendalian TNI Angkatan Laut, dan sebelum Penulis

mengikuti PPRA LXII Lemhannas RI Tahun 2021 menjabat sebagai Kepala Pusat Informasi Maritim TNI (2020-2021). Jenjang kepangkatan Penulis, mulai Letnan Dua (1992), Letnan Satu (1995), Kapten (1998), Mayor (2003), Letnan Kolonel (2009), Kolonel (2013) dan Laksamana Pertama TNI (2020). Tanda Jasa yang dimiliki, yaitu Bintang Jalasena Nararya, Satya Lencana Kesetiaan VIII Tahun, Satya Lencana Kesetiaan XVI Tahun, Satya Lencana Kesetiaan XXIV Tahun, Satya Lencana Seroja, Satya Lencana Dharma Nusa, Satya Lencana Wira Nusa, Satya Lencana Kebatikan Sosial dan Satya Lencana Komandan KRI.

