

**AKTUALISASI  
PERAN PENGAWASAN WILAYAH LAUT  
DALAM Mendukung PEMBANGUNAN INDONESIA  
SEBAGAI NEGARA MARITIM YANG TANGGUH**

Oleh :

**Laksamana TNI Dr. Marsetio**

# **AKTUALISASI PERAN PENGAWASAN WILAYAH LAUT DALAM MENDUKUNG PEMBANGUNAN INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM YANG TANGGUH<sup>1</sup>**

1. **Pendahuluan.** Indonesia telah dikenal dunia sebagai negara kepulauan (*Archipelagic state*) terbesar yang memiliki kondisi konstelasi geografis yang sangat strategis, karena wilayah Indonesia terletak pada posisi silang dunia yaitu di antara dua benua dan dua samudera, sehingga dengan posisi geografis tersebut menyebabkan laut di antara pulau-pulau menjadi alur laut yang sangat penting artinya bagi lalu lintas pelayaran nasional maupun internasional. Disamping itu Indonesia memiliki 17.499 pulau, dengan luas perairan lautnya mencapai 5,9 juta km<sup>2</sup> dan garis pantai sepanjang ± 81.000 km<sup>2</sup>. Kondisi tersebut menjadikan Indonesia sebagai *center of gravity* kawasan Asia Pasifik. Bahkan banyak cendekiawan internasional menyebutkan, bahwa kawasan perairan Indonesia merupakan salah satu kawasan perairan tropis yang berdaya dukung alam tinggi dengan kemampuan *Mega Biodiversity*, sehingga tidak dapat dipungkiri hal itu menarik keinginan (*interest*) negara-negara asing untuk masuk ke perairan Indonesia.<sup>3</sup> Pemahaman bangsa Indonesia tentang konstelasi geografi negara Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan seperti saat ini sangat penting, sebab pengakuan dunia internasional kepada bentuk negara kepulauan bagi Indonesia membutuhkan perjuangan dan sejarah yang panjang. Sejak konferensi hukum laut PBB (*United Nations Convention On The Law Of The Sea*) ke-3 pada tahun 1982, telah disepakati pengaturan rezim hukum laut.

---

<sup>1</sup> Makalah Laksamana TNI Dr. Marsetio, pada acara Kuliah Umum di hadapan Civitas Akademika Universitas Sumatera Utara di Medan, Januari 2015

<sup>2</sup> Dinas Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut, “*Pulau-Pulau Kecil Terluar*” (Jakarta, 2004).

<sup>3</sup> Draft kebijakan Kelautan Indonesia, Dewan Maritim Indonesia 2005, hal ii.

Salah satu keputusan terpenting bagi Indonesia yaitu pengakuan terhadap bentuk negara kepulauan dengan pengaturan hak dan kewajibannya. Pengakuan tersebut resmi diterima oleh 117 negara dalam sidang terakhirnya di Montego Bay Jamaica tanggal 10 Desember 1982, dan oleh Indonesia ditindaklanjuti dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan konvensi PBB tentang hukum laut, 28 tahun setelah Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957. Sejak saat itu Indonesia memiliki hak dan kewajiban untuk melaksanakan hukum laut PBB 1982. Konvensi ini juga dapat digunakan sebagai pedoman dalam penyusunan instrumen hukum nasional untuk menjamin penerapannya secara keseluruhan.

Perkembangan luas wilayah laut ini harus dipandang sebagai tantangan nyata untuk dikelola, dijaga dan diamankan bagi kepentingan Indonesia. Laut telah berkembang menjadi aset nasional, sebagai wilayah kedaulatan, ekosistem, sumber daya yang digunakan sebagai sumber energi, sumber makanan serta berperan sebagai media perhubungan antar pulau, kawasan perdagangan, pertukaran sosial budaya dan berperan sebagai media wilayah pertahanan sekaligus media untuk membangun pengaruh kepada pihak asing. Namun demikian sebagai konsekuensi bertambahnya luas wilayah laut Indonesia, bertambah pula potensi ancaman terutama pada era globalisasi saat ini. Ancaman di wilayah laut pada era globalisasi telah menjelma menjadi sangat kompleks, beragam dan terus berubah seiring dengan dinamika perkembangan lingkungan strategis global, regional maupun nasional. Oleh karenanya Indonesia harus memiliki kemampuan yang dapat menjamin keamanan wilayah laut agar seluruh kekayaan alam yang terdapat di perairan Indonesia dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran seluruh rakyat Indonesia. Disamping itu, pemerintah juga perlu menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran seluruh pengguna laut, khususnya yang melintas di perairan yurisdiksi nasional Indonesia, sesuai dengan hak dan kewajiban yang ada pada hukum laut PBB.

Konsep negara maritim, adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga wilayah lautnya. Namun disayangkan bahwa sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum mampu memanfaatkan potensi sumber daya laut tersebut secara maksimal. Diperlukan konsep dan strategi untuk membangun Indonesia menjadi sebuah negara maritim yang tangguh dan berdaulat. Konsep negara maritim tidak lepas dari kekuatan pertahanan. Jika pertahanan kuat kedaulatan negara pun akan terlindungi dari ancaman luar. TNI Angkatan Laut, merupakan salah satu alat negara yang memiliki tugas terkait dengan pengamanan wilayah laut sesuai amanat undang-undang. Tugas-tugas TNI Angkatan Laut telah jelas dituangkan dalam pasal 9 Undang-Undang Nomor 34 tahun 2004 tentang TNI, diantaranya sebagai alat pertahanan negara di laut, sebagai penegak hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, maka TNI Angkatan Laut harus mampu menyusun strategi yang digunakan dalam mengamankan wilayah lautnya, agar senantiasa sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis di era globalisasi yang sarat dengan tantangan, salah satunya melalui cara mereaktualisasikan dan merevitalisasi strategi pengamanan wilayah laut yurisdiksi nasional.

2. **Makna Laut bagi Bangsa Indonesia.** Berbeda dengan daratan, laut tidak dapat diduduki secara permanen, dipagari atau dikuasai secara mutlak, laut hanya dapat dikendalikan dalam jangka waktu yang terbatas. Perairan Indonesia memiliki karakteristik yang khas yaitu “Laut Terbuka”, merupakan perairan yang berhubungan langsung dengan Samudera Hindia dan Samudera Atlantik, “Laut Setengah Tertutup”, merupakan perairan Indonesia yang salah satu sisinya berhubungan langsung dengan laut terbuka namun di sisi lainnya berbatasan dengan daratan, selanjutnya “Laut Tertutup”, merupakan seluruh perairan

kepulauan (*archipelagic waters*). Karakteristik laut Indonesia inilah yang akan mempengaruhi strategi pengamanan wilayah laut Indonesia.<sup>4</sup>

Bagi bangsa Indonesia, laut merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi, namun dapat dibedakan menurut rezim hukum yang mengaturnya. Laut dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan bangsa Indonesia, namun negara lain juga memiliki hak pemanfaatan sebagaimana diatur dalam *The United Nations Convention on The Law of The Sea 1982* (UNCLOS 1982).



**Gambar 1. Peta Konstelasi Indonesia**

Pembangunan nasional bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa Indonesia secara menyeluruh dan merata. Seiring dengan peningkatan kesejahteraan maka kemampuan pertahanan dan keamanan juga perlu ditingkatkan agar dapat melindungi dan mengamankan hasil pembangunan yang telah dicapai. Namun pemanfaatan potensi sumber daya nasional guna mendukung

---

<sup>4</sup> Peraturan Kasal nomor Perkasal/.24/IV/2011 tanggal 19 April 2011, tentang Kebijakan Dasar Pembangunan TNI Angkatan Laut Menuju MEF, hal 11.

pembangunan secara berlebihan dan tak terkendali dapat mempercepat berkurangnya sumber daya nasional. Oleh karena itu, dalam pemanfaatannya perlu memperhatikan keseimbangan antara kebutuhan hidup rakyat dan ketersediaan sumber daya nasional untuk jangka panjang.

3. **Fungsi Laut bagi Bangsa Indonesia.**<sup>5</sup> Dalam melaksanakan pembangunan menuju negara maritim yang besar, kuat dan makmur, pertama-tama harus kita lihat apa fungsi laut bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Fungsi laut bisa dibedakan dalam 2 hal yaitu fungsi vital dan fungsi non vital. Dikatakan vital apabila fungsi tersebut tidak dilaksanakan, akan berpengaruh terhadap eksistensi NKRI. Sedangkan fungsi non vital kalau tidak berjalanpun, tidak akan mempengaruhi eksistensi atau pengembangan negara kepulauan Indonesia. Dari hasil penelitian, laut yang berada di bawah kedaulatan NKRI itu mempunyai 4 fungsi vital:

a. **Integrasi Teritorial Wilayah Nasional.** Integrasi teritorial wilayah nasional yaitu integrasi antara matra wilayah darat, matra wilayah laut dan matra wilayah udara. Tanpa matra wilayah laut, Indonesia bukan negara kepulauan, intinya negara kepulauan tidak akan eksis, perlunya matra wilayah laut merupakan faktor eksistensial bagi negara kepulauan Indonesia, “*without sea there is on archipelagic state*”.

b. **Sarana Transportasi Laut.** Laut merupakan fungsi vital bagi sarana transportasi laut, bila fungsi ini tidak berjalan, maka NKRI yang berciri khas negara kepulauan bisa terancam

---

<sup>5</sup> Dimiyati Hartono, “Membangun Negara Maritim dalam Perspektif Ekonomi, Sosial, Budaya, Politik dan Pertahanan”, hal 11-12, diunduh dari: <http://indomaritimeinstitute.org/wp-content/uploads/2010/10/Prof-Dimiyati.pdf>, tanggal 25 Mei 2014.

eksistensinya dilihat dari sudut politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan (Poleksosbudhan), terutama dalam penyelenggaraan negara dan distribusi kebutuhan hidup rakyat.

c. **Deposit Sumber Daya Alam.** Fungsi vital laut sebagai deposit sumber daya alam, baik yang ada di permukaan laut itu sendiri, di dasar samudera *Sea Bed, Continental Shelf* karena berisi kandungan sumber daya alam yang memberikan jaminan terhadap kelangsungan hidup bangsa Indonesia dari abad ke abad. Bila deposit ini tidak terpelihara dan terjamin pelaksanaan fungsinya, maka membangun negara maritim dalam perspektif Poleksosbudhan kelangsungan hidup rakyat dan eksistensi Negara Kepulauan Indonesia bisa terancam.

d. **Pertahanan dan Keamanan Negara.** Fungsi vital laut bagi pertahanan dan keamanan negara jika fungsi yang keempat ini tidak terlaksana, maka NKRI yang merupakan negara kepulauan bisa terancam keutuhan dan eksistensinya. Sejarah membuktikan karena fungsi vital keempat ini dijaga, maka NKRI dapat melempar berbagai macam pemberontakan dalam negeri, termasuk pembebasan Irian Barat (sekarang bernama Papua).

Empat fungsi vital tersebut merupakan fungsi eksistensial bagi keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan dan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dengan kalimat lain dapat disebutkan, bahwa tanpa laut yang ada di bawah kedaulatan NKRI dan yurisdiksi nasional Indonesia, maka negara kepulauan Indonesia itu tidak akan pernah ada. Adanya negara kepulauan justru karena adanya wilayah laut. Itulah sebabnya maka matra wilayah laut bagi NKRI yang berciri sebagai negara kepulauan itu merupakan *Raicon Detre* itulah fungsi vital laut, sedangkan fungsi laut non vitalnya misalnya laut bagi kepentingan pariwisata, olah raga, penelitian dan lain-lain. Jika fungsi-fungsi ini tidak terlaksana, negara kepulauan ini tetap ada. Mungkin tidak efektif pengelolaannya, tetapi tidak mempengaruhi eksistensi Indonesia sebagai negara kepulauan.

Empat fungsi vital ini perlu kita sadari dan pahami dalam rangka kita membangun negara maritim, sebab pembangunan yang akan dilaksanakan melalui sebuah pola pembangunan akan mencakup aspek politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan hukum harus memperhatikan empat fungsi vital ini dalam mengatur kepentingan-kepentingan penyelenggaraan negara di Indonesia yang berbentuk negara kepulauan baik di darat, di laut, dan di udara.

#### 4. **Elemen-elemen Kekuatan Maritim (*Sea Power*) Indonesia.**

Bila berbicara tentang konsep dasar sebuah negara maka tidak akan terlepas dari pemikiran tentang ketahanan nasional yang merupakan kunci keberlangsungan kehidupan sebuah negara dalam mempertahankan eksistensinya. Ketahanan nasional pada hakikatnya bergantung kepada kemampuan bangsa dan negara di dalam mendayagunakan secara optimal gatra alamiah (Trigatra) sebagai modal dasar untuk penciptaan kondisi dinamis yang merupakan kekuatan dalam penyelenggaraan kehidupan nasional (Pancagatra). Trigatra yang dimaksud adalah kondisi geografis negara, keadaan dan kekayaan alam, serta kemampuan penduduk, sedangkan aspek Pancagatra meliputi ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Menilik dari kondisi fisik negara Indonesia, maka semua gatra yang disebut sebagai Astagatra, seharusnya dapat dipandang dari perspektif kemaritiman, salah satunya adalah tentang pertahanan keamanan.

Menurut Alfred Thayer Mahan<sup>6</sup>, menggolongkan enam elemen yang merupakan elemen penting dari *Sea Power*, yaitu *geographical position* (posisi geografis), *physical conformation* (bentuk fisik), *extent of territory* (luas wilayah), *number of population* (jumlah penduduk), *national character* (karakter bangsa) dan *character of government*

---

<sup>6</sup> Konsep *Sea Power* dari Alfred Thayer Mahan dalam bukunya *The Influence of Sea Power Upon History*, 1660-1783.



(karakter pemerintah). Dari uraian di atas dapat diartikan bahwa *sea power* tidak hanya terbatas pada kekuatan Angkatan Laut (*naval power*) saja, tetapi *sea power* juga mencakup seluruh komponen kekuatan maritim nasional, yang memiliki arti lebih luas terkait dengan kontrol terhadap perdagangan dan perekonomian internasional melalui laut, penggunaan dan kontrol terhadap sumber daya laut, penggunaan kekuatan Angkatan Laut dan perekonomian maritim sebagai instrumen diplomasi, penangkalan dan pengaruh politik pada masa damai serta pengoperasian Angkatan Laut pada masa perang. Dengan demikian, *sea power* bagi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia merupakan hal yang sangat penting, dimana elemen-elemen *sea power* akan menjadi modal dalam membangun dan pendayagunaan kekuatan maritim nasional.

Terkait dengan strategi pengamanan di era globalisasi, terutama oleh TNI Angkatan Laut, maka dari keenam elemen *sea power* di atas, kita fokus pada sumber daya manusia, sumber daya alam serta *interest* pemerintah. Perairan yurisdiksi nasional Indonesia banyak memiliki kandungan sumber daya alam yang melimpah sekaligus potensial dan beraneka ragam, jika dimanfaatkan dengan baik dapat memberikan prospek yang sangat menguntungkan bagi pembangunan ekonomi nasional. Semua kekayaan itu diakui banyak mengundang niat pihak-pihak tertentu/asling yang tidak bertanggung jawab melalui cara yang dianggap paling mudah bahkan cenderung melanggar hukum. Menyikapi hal tersebut, maka sepatutnya kita melihat kembali bagaimana mengelola sumber daya manusia, sumber daya alam yang kita miliki serta kebijakan pemerintah dalam mendukung pengamanan wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia, dihadapkan pada meningkatnya ancaman yang terjadi di laut. Tiga komponen di atas saling terkait dan akan mempengaruhi keberhasilan kegiatan pengamanan wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia yang salah satunya dilaksanakan oleh TNI Angkatan Laut.

- a. **Sumber daya manusia.** Meningkatnya gangguan yang terjadi di laut harus dapat diantisipasi bahkan dieliminir secara

signifikan, salah satunya menggunakan kekuatan Angkatan Laut.<sup>7</sup> Salah satu faktor yang mendukung Angkatan Laut mampu menjadi kekuatan yang kuat, yaitu faktor pengawaknya atau personel Angkatan Laut yang profesional. Hal tersebut membuktikan, bahwa komponen sumber daya manusia merupakan salah satu komponen yang vital dalam pelaksanaan pengamanan wilayah laut.

Terkait dengan sumber daya manusia, berdasarkan data dari **Badan Pusat Statistik (BPS) Republik Indonesia**, jumlah penduduk Indonesia menurut hasil **Sensus Penduduk Tahun 2010** adalah **237.556.363 orang**, dan diperkirakan tahun 2014 berjumlah sekitar 250 juta jiwa. Jumlah penduduk yang besar tersebut berpotensi sebagai sumber daya manusia maritim termasuk *effective occupation* di laut, yang terdiri dari unsur pelayaran, unsur perikanan, unsur perindustrian dan jasa maritim, unsur wisata bahari, unsur pertambangan dan energi laut, unsur hukum dan pendidikan maritim, maupun berbentuk Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) seperti lembaga pengkajian kemaritiman dan sebagainya.

Dari keseluruhan jumlah penduduk Indonesia ternyata baru sekitar 2.313.006 orang yang menggeluti berbagai kegiatan di bidang maritim, seperti sebagai pelaut di kapal niaga, pelayaran rakyat, nelayan, tenaga kerja dieksplorasi lepas pantai, pelabuhan serta sektor bahari, termasuk di dalamnya unsur keamanan dan pertahanan maritim, dalam hal ini TNI Angkatan Laut. Dalam rangka meningkatkan kualitas sumber daya manusianya, TNI Angkatan Laut memiliki strategi sesuai dengan program

---

<sup>7</sup> Kekuatan Angkatan Laut hanya merupakan salah satu komponen maritim yang fokus menangani tegaknya hukum di laut serta terjaganya kedaulatan NKRI, selain komponen maritim lainnya, seperti kekuatan armada perikanan, kapal dagang dan industri jasa maritim lainnya.

pembangunan kekuatan (Probangkuat) TNI Angkatan Laut. Beberapa upaya TNI Angkatan Laut dalam meningkatkan kualitas personelnya, yaitu melalui peningkatan kualitas lembaga pendidikan, peningkatan personel pengajar yang selalu dilakukan penyesuaian terhadap metode serta kurikulum pelajaran yang diterapkan di lembaga pendidikan di lingkungan TNI Angkatan Laut. Disamping itu peningkatan kualitas personel juga melalui program kerja sama dengan beberapa perguruan tinggi untuk program S-1, S-2 dan S-3, di dalam maupun luar negeri, sehingga personel TNI Angkatan Laut memiliki kualitas dan cara pandang serta wawasan yang luas, hal ini akan sangat bermanfaat bagi pengawakan organisasi TNI Angkatan Laut di masa depan.

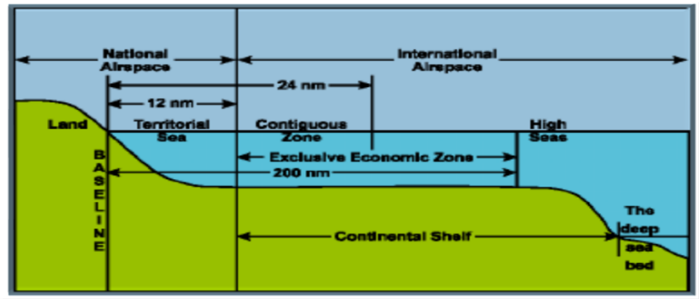
No.	Mahasiswa	Strata Pendidikan		
		S-1	S-2	S-3
1.	Dalam Negeri	151	227	71
2.	Luar Negeri		25	2
<b>Total</b>		<b>151</b>	<b>252</b>	<b>73</b>

**Tabel 1.**  
**Jumlah Personel TNI AL yang telah Mengikuti Pendidikan S1, S2 dan S3.**

b. **Sumber Daya Alam.** Sudah menjadi hal yang tak terbantahkan bahwa Indonesia dengan konstelasi geografisnya memiliki kandungan serta kekayaan sumber daya alam yang sangat melimpah. Melimpahnya sumber daya alam tersebut jelas akan membawa manfaat yang sangat besar bagi perekonomian negara guna pembangunan nasional, namun demikian melimpahnya kekayaan alam tersebut juga membawa konsekuensi lain bagi bangsa Indonesia, yaitu tingginya potensi ancaman yang muncul dari berbagai macam *actor* yang akhirnya berpotensi

mengganggu kepentingan nasional Indonesia. Krisis global yang saat ini terjadi dan melanda hampir di seluruh penjuru dunia, seperti ancaman krisis energi, pemanasan global dan keamanan maritim telah mendorong beberapa negara untuk berlomba-lomba mencari solusi yang pada muaranya akan menguntungkan kepentingan nasionalnya masing-masing.

Bagi beberapa negara yang memiliki keterbatasan dalam sumber daya alam, akan berupaya dengan berbagai cara untuk mendapatkannya, khususnya sumber daya alam yang berada di laut. Namun lain halnya dengan Indonesia yang dalam proses pemanfaatannya tetap harus mampu mengakomodir aturan nasional maupun internasional yang telah diratifikasi. Untuk mengakomodir aturan internasional itulah, maka wilayah laut Indonesia dibagi dalam beberapa rezim hukum yaitu wilayah laut dengan hak kedaulatan, dimana ini berarti bahwa Indonesia memiliki kepentingan namun tidak serta merta memiliki kedaulatan atas wilayah tersebut, yang rezim hukum tersebut meliputi, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) serta Landas Kontinen, disamping itu rezim hukum wilayah laut dengan hak berdaulat penuh, dimana berarti di wilayah ini Indonesia memiliki kedaulatan mutlak atas ruang udara serta dasar laut dan tanah di bawahnya, yang meliputi laut pedalaman, laut nusantara dan laut teritorial.



*Gambar 2.*  
*Visualisasi Rezim Hukum Laut di Indonesia.*

Menyikapi kondisi tersebut, Indonesia juga harus tetap antisipatif terhadap segala bentuk ancaman pemanfaatan sumber daya alam oleh pihak asing, yang akan merugikan kepentingan nasional. Itu sebabnya, Indonesia harus memiliki kekuatan Angkatan Laut yang berkemampuan untuk menjaga sumber kekayaan alam laut di seluruh wilayah yurisdiksi nasional Indonesia dengan baik sesuai dengan aturan nasional maupun internasional yang telah diratifikasi.

c. **Kebijakan Pemerintah.** Arah kebijakan pemerintahan baru di bawah Presiden RI, Ir. Joko Widodo dan Wakil Presiden RI, H. Jusuf Kalla terlihat jelas sangat berkeinginan untuk memajukan Indonesia melalui pembangunan maritim. Sejak masa Pilpres, mereka telah menawarkan sebuah visi “Poros Maritim Dunia” kepada rakyat Indonesia, sebagai janji kampanye yang akan dipenuhi apabila mereka terpilih menjadi Presiden dan Wapres RI. Hingga masa pelantikannya, momentum visi ini masih terus terjaga. Hal ini terlihat dari isi pidato Presiden RI terpilih yang disampaikan sesuai pelantikan. Jika kita mencermati pidato tersebut, maka ada kurang lebih tiga paragraf yang perlu digarisbawahi, antara lain:

- 1) *kita harus bekerja dengan sekeras-kerasnya untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan*

*peradaban kita. Kita telah terlalu lama memungguni laut, memungguni samudra, memungguni selat dan teluk;*

*2) kini saatnya kita mengembalikan semuanya sehingga Jalesveva Jayamahe, di laut justru kita jaya, sebagai semboyan nenek moyang kita di masa lalu, bisa kembali membahana; dan*

*3) sebagai nahkoda yang dipercaya oleh rakyat, saya mengajak semua warga bangsa untuk naik ke atas kapal Republik Indonesia dan berlayar bersama menuju Indonesia Raya. Kita akan kembangkan layar yang kuat. Kita akan hadapi semua badai dan gelombang samudera dengan kekuatan kita sendiri. Saya akan berdiri di bawah kehendak rakyat dan Konstitusi. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa merestui upaya kita bersama.*

Pada kesempatan sidang KTT ASEAN 2014 Presiden RI juga menyampaikan pidato yang berisi lima pilar poros maritim dunia, yaitu:

1) Pilar pertama, komitmen untuk membangun kembali budaya maritim Indonesia.

2) Pilar kedua, komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.

3) Pilar ketiga, komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, *deep seaport* (pelabuhan laut dalam), logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.

4) Pilar keempat, diplomasi maritim dengan mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan.

5) Pilar kelima, sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.

## 5. **Analisa Perkembangan Maritim.**

a. **Lingkup Global.** Pada lingkup global perkembangan maritim 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 (*unemployment worldwide*) terus meningkat, ancaman terhadap lingkungan dan iklim serta kelangkaan energi fosil. Untuk menyikapi kelangkaan energi telah dilakukan berbagai upaya dengan mencari sumber energi alternatif seperti pemanfaatan angin di lepas pantai dan energi hijau (*green energy*) yang menggunakan teknologi tinggi. Disamping itu 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 dihindarkan<sup>8</sup>.

Pada saat yang bersamaan arus globalisasi menyebabkan semakin terintegrasinya ekonomi nasional ke dalam ekonomi global yang dapat mempengaruhi kedaulatan sebuah negara, dimana ketergantungan terhadap pasar internasional akan menimbulkan ketergantungan ekonomi negara-negara dunia ketiga. Globalisasi juga melahirkan interdependensi antar negara, yang mendorong negara-negara untuk bekerja sama di berbagai bidang, namun juga terjadi persaingan/rivalitas yang tajam dalam melindungi kepentingan masing-masing negara. Kondisi ini berpotensi menimbulkan konflik antar negara, terlebih apabila kebijakan suatu negara dipengaruhi oleh aktor non negara, utamanya perusahaan multinasional dan *Non-Governmental Organization* (NGO). Hal inilah yang menyebabkan meningkatnya ancaman dan masalah-masalah transnasional, seperti kejahatan lintas negara, kerusakan lingkungan, imigran gelap, bajak laut, penangkapan ikan secara ilegal, terorisme, penyelundupan senjata, perdagangan anak-anak dan wanita serta peredaran narkoba. Atas dasar tersebut banyak bermunculan konsep-konsep pengamanan maritim (*maritime security*) guna mengamankan kepentingan masing-masing negara.

b. **Lingkup 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

---

<sup>8</sup> 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/EP-PE\\_LTA\(2011\)013476\(PAR01\)\\_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/courrier_officiel/arrivee/2011/EP-PE_LTA(2011)013476(PAR01)_DE.pdf), tanggal 25 Mei 2014.



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, 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, namun hal ini masih menjadi perhatian negara-negara ASEAN untuk menjamin keamanan lalu lintas perdagangan maupun sebagai wahana penghubung antara negara-negara penyedia bahan mentah dengan negara-negara industri.

2) Masih adanya sengketa perbatasan maritim sejumlah negara di kawasan Asia Tenggara yang belum terselesaikan. Kasus yang sangat menonjol adalah klaim Tiongkok di Laut Tiongkok Selatan yang mengeluarkan peta *nine dot line* melibatkan Brunei, Malaysia, Vietnam dan Filipina termasuk sengketa perbatasan antara Indonesia-Malaysia di laut Sulawesi dan Tanjung Datu yang semuanya berpotensi konflik terbuka namun peluangnya sangat kecil mengingat masing-masing negara yang bersengketa masih mampu menahan diri.

3) Adanya *maritime awareness* di kawasan Asia Tenggara yang berkaitan erat dengan keamanan maritim mengingat kawasan ini secara geografis lebih didominasi oleh perairan. *Maritime awareness* merupakan keterpaduan antara unsur Angkatan Laut, *coast guard*,

otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, perusahaan ekspedisi dan lain sebagainya guna menghadapi tantangan yang dapat mempengaruhi keamanan maritim karena akan berdampak kepada roda perekonomian di kawasan yang pergerakannya sebagian besar menggunakan laut.

c. **Lingkup Nasional.** Pada lingkup nasional perkembangan maritim di Indonesia masih diwarnai adanya praktik *illegal fishing*, *illegal logging*, *people smuggling*, *arm smuggling*, *sea robbery*, *illegal migrant* dan *terrorism* yang sebagian besar menggunakan laut sebagai wahana kegiatannya. Disamping praktik kejahatan di laut, kegiatan kemaritiman di Indonesia masih jauh dari harapan karena belum adanya kebijakan nasional yang berorientasi maritim (*National Maritime Policy*). Dengan tidak adanya kebijakan nasional yang berorientasi maritim maka banyak sektor-sektor kemaritiman tidak dapat dimanfaatkan secara optimal untuk kemakmuran bangsa bahkan diperparah dengan terjadinya perusakan lingkungan yang berimbas semakin sempitnya ruang hidup di darat karena naiknya permukaan laut akibat dari perubahan iklim yang telah menjadi perhatian dunia. Perkembangan 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. Melalui laut hubungan antar pulau tetap terjalin dan laut telah menjadi sarana transportasi utama dalam mempertahankan ideologi negara.

2) Politik. Dalam lingkup nasional perkembangan politik bangsa Indonesia dalam bidang kemaritiman adalah sebagai berikut:

a) Adanya landasan konseptual bangsa yaitu Wawasan Nusantara yang merupakan cara pandang bangsa Indonesia terhadap wilayah Indonesia beserta segala isinya sebagai satu kesatuan wilayah dan sarana perjuangan hidup bangsa secara bulat dan utuh termasuk kesatuan pertahanan dan keamanan. NKRI sebagai satu kesatuan yang utuh merupakan negara kepulauan (*Archipelagic State*) dimana laut bukan sebagai pemisah akan tetapi sebagai media pemersatu bangsa.

b) 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 dan telah diakui hak-hak Indonesia atas kawasan dan kekayaan alam di luar nusantara Indonesia serta memiliki hak-hak yang telah diatur dalam Hukum Laut Internasional.

c) Dideklarasikannya visi pembangunan kelautan dalam “Deklarasi Bunaken” pada tanggal 26 September 1998 yang intinya laut adalah kurnia Tuhan, laut nusantara bersama darat dan udara di atasnya merupakan ruang dan wadah kesatuan dan persatuan bangsa, laut

mengandung kekayaan alam yang harus dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia, laut adalah peluang, tantangan dan harapan untuk masa depan persatuan, kesatuan dan pembangunan bangsa Indonesia sehingga visi pembangunan dan persatuan nasional Indonesia berorientasi ke laut dan semua jajaran pemerintah dan masyarakat untuk memberikan perhatian dalam pengembangan, pemanfaatan dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia.

d) Pemerintah telah membentuk Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasis kepentingan nasional dalam Pembangunan Jangka Panjang Nasional (PJPN) 2005-2025 yaitu dengan memanfaatkan sumber daya alam daratan (seperti hutan, tambang, dan lahan untuk budidaya yang cakupannya dibatasi oleh wilayah kedaulatan negara) dan sumber daya kelautan, yang tersebar di wilayah laut teritorial, Zona Ekonomi Eksklusif sampai dengan 200 mil laut dan hak pengelolaan di wilayah laut lepas yang jaraknya dapat lebih dari 200 mil laut. Mengoptimalkan pendayagunaan sumber daya kelautan untuk perhubungan laut, perikanan, pariwisata, pertambangan, industri maritim, bangunan laut, dan jasa kelautan menjadi tantangan yang perlu dipersiapkan agar menjadi tumpuan masa depan bangsa. Sumbangan sumber daya kelautan terhadap perekonomian nasional yang cukup besar merupakan urutan kedua

setelah jasa-jasa. Bahkan, terdapat kecenderungan daya saing industri pada saat ini telah bergeser ke arah industri berbasis kelautan. Pembangunan kelautan pada masa mendatang memerlukan dukungan politik dan pemihakan yang nyata dari seluruh pemangku kepentingan, yang tentunya menjadi tantangan seluruh komponen bangsa<sup>9</sup>.

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; 2009). Nilai ekonomi kelautan dari bidang-bidang maritim utama antara lain<sup>10</sup>:

a) Nilai ekonomi perikanan termasuk perikanan tangkap, budidaya, dan pengolahan sebesar USD 47 miliar per tahun.

b) Nilai ekonomi pariwisata bahari mencapai USD 29 miliar yang tersebar di 241 kabupaten/kota.

---

<sup>9</sup>Lampiran Undang-Undang RI Nomor 17 tentang RPJPN Tahun 2005-2025, 5 Februari 2007, hal. 34.

<sup>10</sup><http://www.merdeka.com/uang/kkp-potensi-keuntungan-dari-laut-indonesia-capai-miliaran-dolar.html>, 14 Oktober 2013, diakses 19 Mei 2014

c) Nilai ekonomi dari energi terbarukan mencapai USD 80 miliar per tahun yang terdiri dari energi arus laut, pasang surut, gelombang, biofuel alga, panas laut.

d) Nilai ekonomi biofarmasetika laut mencapai USD 330 miliar per tahun yang didukung oleh tingginya kelimpahan dan keanekaragaman hayati laut Indonesia untuk pengembangan industri bioteknologi bahan pangan, obat-obatan, kosmetika dan bioremediasi.

e) Nilai ekonomi transportasi laut mencapai USD 90 miliar per tahun didukung oleh potensi jaringan transportasi laut nasional dan internasional, posisi strategis Indonesia dan ALKI.

f) Nilai ekonomi minyak bumi dan gas *offshore* mencapai USD 68 miliar per tahun. Dimana sebanyak 70 persen dari produksi minyak dan gas bumi berasal dari pesisir dan 40 dari 60 cekungan potensial mengandung migas terdapat di lepas pantai, 14 di pesisir dan hanya 6 di daratan. *Seabed* mineral mencapai USD 256 miliar per tahun dan industri dan jasa maritim mencapai USD 72 miliar per tahun.

g) Nilai ekonomi garam industri mencapai USD 28 miliar per tahun.

Berdasarkan Badan Pusat Statistik kontribusi perikanan terhadap PDB yang pendataannya dimulai pada tahun 2004 sebesar 1,87% sampai dengan 2011 sebesar

3,07%, hal ini menunjukkan trend positif dengan pertumbuhan rata-rata per tahun sebesar 0,16% dengan hasil 6,5 juta ton/tahun sehingga pada akhir 2014 diprediksi akan meningkat 4,18%<sup>11</sup>. Disisi lain wilayah pesisir laut Indonesia juga mengandung cadangan minyak, gas, mineral dan gas bumi dimana diperkirakan potensi minyak bumi sebesar 11,3 miliar barel, cadangan gas bumi sebesar 101,7 triliun kaki kubik<sup>12</sup>. Bahkan menurut Kementerian ESDM, Indonesia diperkirakan memiliki potensi cadangan gas sebesar 170 *Tera Standar Cubic Feed* (TSCF) dan berdasarkan survei geologi dan geofisika kelautan ditemukan cadangan migas sebesar 320,79 miliar barel di perairan Timur Laut Pulau Simelue (Aceh)<sup>13</sup>.

4) Sosial Budaya. Bila dilihat dari berbagai macam pendekatan keilmuan 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. Heterogenitas alamiah tiap-tiap wilayah di kawasan kepulauan sangat mempengaruhi perkembangan budaya dan perkembangan peradaban masyarakat yang mendiami pelosok nusantara. Hubungan ekologis tersebut menciptakan perbedaan penalaran, pengertian dan kepekaan dalam kehidupannya

---

<sup>11</sup>Badan Pusat Statistik, STATISTIK SUMBER DAYA LAUT DAN PESISIR 2012, Oktober 2012, hal 74

<sup>12</sup>Ibid, hal. 91.

<sup>13</sup>Kementerian Energi dan Sumber daya Mineral, 2006, Dirjen Geologi Sumber daya Mineral, jakarta.

sehari-hari, sehingga hubungan tersebut menghasilkan cipta, karsa dan rasa yang rasional maupun irasional, material maupun immaterial dengan konsep kreativitas teknologis maupun konsep-konsep yang lebih abstrak bersifat kepercayaan, keyakinan dan bahkan keagamaan.

Sebagian besar masyarakat Indonesia yang ruang hidupnya bergantung dari laut masih mempercayai seolah-olah laut dikendalikan oleh kekuasaan yang menakjubkan, ajaib, sakti, kuat dan mungkin kejam dan mengandung banyak rahasia yang harus direnungkan secara spiritual. Cara pandang ini berbeda-beda tergantung keanekaragaman persepsi dengan bentuk dan materi legenda maupun mitosnya. Seperti cara pandang penguasa laut selatan oleh sebagian besar masyarakat pesisir Jawa (Persepsi Kanjeng Roro Kidul) sehingga secara spiritual diadakan sesembahan larung laut sebagai ucapan terima kasih dan menolak bala. Sehingga laut dapat dijadikan dua konotasi yang berbeda, konotasi negatif menjadikan laut sebagai sumber malapetaka, kebinasaan dan sebagai alat Tuhan untuk mencuci dunia yang menyebabkan ketakutan dan pada akhirnya mereka akan menjauh. Tetapi sebaliknya, sesungguhnya laut juga dapat dipandang sebagai pembawa keberkahan karena laut merupakan sumber kekayaan yang melimpah serta media penghubung antar wilayah, sumber keselamatan sekaligus pelindung alamiah dari segala musuh.

Saat ini konsep budaya tersebut masih terus dipegang oleh tradisi yang tidak lekang oleh waktu, sehingga bermunculan berbagai kepentingan yang kemudian menjadi dasar untuk menciptakan dominasi, eksploitasi dan kendali dalam sebuah wilayah, bentuknya



berupa kompromi, konsensus, kerja sama maupun kolaborasi yang di kemudian hari berpotensi terjadi konflik yang dapat menjurus kepada suatu bentuk eskalasi manifestasi penggunaan kekerasan. Kepentingan lain yang muncul adalah kepentingan yang berdasarkan pada moralisme idealistik tentang ide keharmonisan alamiah lingkungan hidup dalam batas-batas rambu yang lebih humanistik namun dapat pula terjadi benturan dengan kepentingan kategorik berdasarkan ide penaklukan dan pengendalian alam, maupun kepentingan spekulatif yang lebih berdasarkan pada nilai guna, manfaat dan kepentingan semata. Tetapi tidak dapat dipungkiri kepentingan-kepentingan tersebut di dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, merupakan suatu proses berdinamika dalam sebuah sistem yang terstruktur dan terinstitusi baik lokal, regional maupun internasional.

Secara sosial budaya untuk menjadi bangsa yang berwatak maritim perlu ada perubahan wawasan dan adanya orientasi dalam bentuk sebuah gagasan, pemahaman dan penalaran, termasuk juga dalam mencitrakan mentalitas dan perilaku yang selaras dengan ruang hidupnya. Menciptakan masyarakat maritim harus terkoneksi dengan ekologi, sosiologi, maupun psikologi masyarakatnya serta pengaruh dinamika lingkungan budaya maritim dengan segala kompleksitas secara tersistem maupun pengimplementasiannya yang dipengaruhi oleh keyakinan, kepercayaan, mitos, legenda dan sejarah.

5) Pertahanan dan Keamanan. Secara geografis, Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar yang luas wilayahnya menduduki hampir

dua pertiga kawasan Asia Tenggara. Posisi geografis yang terletak pada posisi silang dunia antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta di antara benua Asia dan Australia, secara alamiah menjadikan wilayah perairan Indonesia sebagai salah satu jalur utama perdagangan dunia sebagai *Sea Lanes of Trade* (SLOT) dan *Sea Lanes of Communication* (SLOC). Dengan konstelasi dan kondisi geografis yang memiliki sumber kekayaan alam berlimpah, di satu sisi memberi manfaat bagi kesejahteraan bangsa, namun di sisi lain mengandung kerawanan hadirnya kepentingan negara lain yang dapat mengganggu kedaulatan, keutuhan, keamanan dan keselamatan bangsa. Potensi kerawanan tersebut tentu saja harus diantisipasi dan disikapi dengan membangun pertahanan negara yang mampu menghadapi berbagai bentuk ancaman pada masa damai maupun masa perang.

Ancaman di wilayah laut pada era globalisasi telah menjelma menjadi sangat kompleks, beragam dan terus berubah seiring dengan dinamika perkembangan lingkungan strategis global, regional maupun nasional. Oleh karenanya Indonesia harus memiliki kemampuan yang dapat menjamin keamanan wilayah laut agar seluruh kekayaan alam yang terdapat di perairan Indonesia dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran seluruh rakyat Indonesia. Dengan semakin berkembangnya fenomena keamanan maritim saat ini, menuntut pemerintah untuk dapat menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran seluruh pengguna laut, khususnya yang melintas di perairan yurisdiksi nasional Indonesia, sesuai dengan hak dan kewajiban yang ada pada hukum laut PBB (UNCLOS). Dalam rangka menghadapi ancaman tersebut pemerintah Indonesia

harus memiliki suatu strategi yang realistis agar wilayah lautnya dapat terjamin dan senantiasa menyesuaikan perkembangan lingkungan strategis. Terkait dengan hal tersebut TNI Angkatan Laut, merupakan salah satu alat negara yang memiliki tugas dalam mengamankan wilayah laut sesuai amanat undang-undang. Tugas-tugas TNI Angkatan Laut telah dituangkan dalam pasal 9 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, diantaranya sebagai alat pertahanan negara di laut, sebagai penegak hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi.

d. **Lingkungan Daerah.** Dalam upaya percepatan pemerataan pembangunan, Pemerintah Pusat menerapkan desentralisasi kewenangan pengelolaan seluruh potensi daerah kepada Pemerintah Daerah guna melaksanakan kebijakan pembangunan di daerahnya masing-masing dengan menerbitkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, namun dalam implementasinya, kebijakan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat tersebut selain memberikan nilai positif terhadap upaya pemerataan pembangunan nasional juga menimbulkan dampak negatif di daerah seperti pengelolaan potensi wilayah maritim yang terkotak-kotak (laut dipisah-pisah penguasaannya), yang berdampak pada terjadinya konflik pengelolaan SDA di laut dan konflik antar nelayan.

6. **Permasalahan Kemaritiman.** Bangsa Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan besar yang berciri Nusantara. Telah dibahas sebelumnya bahwa laut merupakan media yang sangat penting bagi kemajuan suatu bangsa. Di Indonesia hal ini pernah terjadi yaitu pada zaman Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, pada saat itu bangsa kita sudah

memiliki kemampuan besar untuk menguasai laut dengan armadanya yang besar dan mampu mengarungi samudera, sehingga membuat rasa takut dan segan bagi kerajaan-kerajaan di wilayah kawasan Nusantara bahkan sampai ke Tiongkok, hal ini merupakan bukti bahwa sesungguhnya bangsa Indonesia berjiwa bahari dan berkarakter maritim, namun sebagai dampak dari penjajahan panjang negara kolonial, karakter tersebut berubah menjadi bangsa agraris dan terus berlanjut sampai saat ini.

Perbedaan yang sangat prinsip antara bangsa yang berorientasi agraris dengan bangsa yang berorientasi maritim adalah bangsa agraris selalu melihat ke dalam (*inward looking*), sehingga memanfaatkan seluruh sumber daya di darat, hal ini apabila terus terjadi akan berpotensi terjadi konflik komunal karena kebutuhan akan sandang, pangan, papan dan perkembangan pertumbuhan penduduk akan memadati di darat, sehingga kebutuhan ruang gerak akan semakin sempit, sedangkan bangsa yang berorientasi maritim akan selalu melihat ke luar (*outward looking*), suatu konsekuensi yang logis apabila suatu bangsa berpandangan *outward looking* adalah mampu berhubungan dengan bangsa lain sehingga ruang gerak akan kebutuhan sandang, pangan, papan serta perkembangan pertumbuhan penduduk akan semakin luas. Apabila hal ini terjadi maka bangsa Indonesia sebagai bangsa yang bercirikan nusantara ditopang dengan jiwa maritim akan dapat membangun kejayaannya.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1984, bangsa Indonesia adalah suatu negara kepulauan dengan pengertian batas-batas darat, laut, dan udara yang diakui oleh dunia internasional, namun sejak diberlakukannya undang-undang tersebut apabila kita secara arif mengamati pembangunan kelautan selama tiga dasa warsa terakhir, masih kurang mendapatkan perhatian yang serius dalam mendukung pembangunan ekonomi nasional. Sangat ironis jika kita lihat hampir dua per tiga wilayah Indonesia merupakan lautan dengan potensi yang sangat besar seperti kandungan minyak bumi, gas alam, timah, dan lain-lain serta di dalamnya hidup berjuta makhluk yang tidak hanya memiliki nilai

ekonomis tinggi tetapi juga sangat penting bagi kelangsungan ekologi laut namun tidak dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya untuk kepentingan pembangunan nasional.

Sudah 68 tahun Indonesia merdeka namun sektor kelautan masih belum sepenuhnya dikembangkan dan dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan masyarakat. Dengan semakin menipisnya sumber daya alam di darat maka laut merupakan satu-satunya harapan bangsa Indonesia untuk menunjang pembangunan dan kemajuan ekonominya. Namun kita sebagai negara kepulauan terbesar di dunia (*the largest archipelagic state in the world*) kebijakan politik maupun ekonomi pembangunan masih belum berpihak kepada sektor kelautan. Banyak seminar dan diskusi tentang kelautan yang dihadiri oleh para pejabat dan para pakar kelautan, namun konsep yang dihasilkan masih belum mampu mengubah kebijakan nasional ke arah pembangunan sektor kemaritiman. Hal ini disebabkan karena perilaku dan mental bahari yang masih lemah, struktur ekonomi maritim yang belum siap, peraturan perundangan kemaritiman yang belum mendukung dan berpihak kepada masyarakat maritim serta kelembagaan yang tidak terintegrasi.

Orientasi negara kepulauan yang berorientasi ke darat (agraris), terjadi karena belum adanya persamaan persepsi tentang laut, baik manfaat, fungsi serta perannya bagi kehidupan bangsa dan negara dan pengelolaan SDM maritim yang tidak profesional. Bila kondisi ini dipertahankan dan tidak terjadi perubahan kebijakan yang lebih berwawasan maritim maka Indonesia sebagai negara kepulauan akan sulit bersaing dalam menghadapi tantangan global, bangsa Indonesia hanya sebagai penonton kemajuan-kemajuan yang telah diraih oleh negara-negara di lingkungan regional, dan ketergantungan kepada negara lain akan tetap besar. Hal ini akan menempatkan Indonesia pada posisi negara yang paling lemah di kawasan regional, akan sangat ironis posisi Indonesia yang sedemikian strategis, namun justru negara lain yang memanfaatkannya karena belum adanya kemandirian dalam

memanfaatkan sumber daya alam yang ada untuk kemakmuran dan kesejahteraan bangsa Indonesia.

Karakter bangsa Indonesia yang saat ini berorientasi ke darat, sesungguhnya terbentuk bukan karena warisan yang ditinggalkan oleh penjajah Belanda atau Jepang semata, namun karena ketidakberanian bangsa Indonesia untuk melakukan suatu perubahan kebijakan yang berorientasi ke bidang maritim (*maritime base oriented*). Untuk melakukan hal tersebut pasti akan menghadapi tantangan yang sangat besar sehingga butuh kerja keras dengan semangat dan inisiatif yang tinggi, kerja ikhlas dengan pengorbanan tenaga dan pikiran serta kerja cerdas yang selalu berinovasi dengan memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi. Bangsa kita saat ini terlena dengan faktor budaya yang mengandalkan ruang hidupnya dari ketersediaan kekayaan alam yang ada di darat dan enggan beranjak untuk memanfaatkan kekayaan di laut, sehingga membentuk perilaku dan mental bahari bangsa Indonesia menjadi lemah, karena untuk mendapatkan hasil dari pemanfaatan kekayaan laut memerlukan suatu pengorbanan dan waktu yang cukup panjang.

Indonesia memiliki sumber daya alam di laut yang melimpah dengan tingkat eksplorasi dan eksploitasi yang sangat rendah. Hal ini menjadi daya tarik tersendiri bagi pihak lain yang berupaya mendapatkan akses pemanfaatan sumber daya alam tersebut dengan mudah tanpa memperhatikan aspek legalitas yang harus didapatkan dari pemerintah Indonesia. Situasi ini dapat memicu aktor negara atau non negara menjalankan cara-cara tertentu yang membahayakan keamanan dan kedaulatan negara. Pengalaman kita membuktikan bahwa beberapa gerakan separatis yang terjadi di Indonesia juga didukung oleh pihak asing dalam bentuk dukungan politis dan pasokan senjata yang diselundupkan lewat laut. Permasalahan semacam ini makin menambah tingginya ancaman terhadap keamanan laut. Di sisi lain, kekayaan sumber daya alam yang tidak dikelola dengan baik disertai pengawasan dan pengamanan

yang tinggi juga dapat memicu konflik antar daerah hingga menjerus separatisme, serta bentuk pelanggaran lainnya seperti *illegal logging* dan *illegal fishing*. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya pelaksanaan pengamanan wilayah laut beserta potensi kekayaan alam di dalamnya.

Posisi geografis Indonesia dinilai menarik bagi oleh kelompok negara-negara besar yang memiliki kepentingan karena merupakan jalur lalu lintas perekonomian dunia yang berpotensi menjadi besar, sehingga banyak inisiatif dari negara tersebut untuk mengerahkan kekuatannya di sekitar perairan Indonesia seperti *Proliferation Security Initiative (PSI)*, *Container Security Initiative (CSI)*, *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)* dan lain-lain yang tujuannya untuk mengamankan kepentingannya.

Dari analisa permasalahan di atas dapat disimpulkan permasalahan kemaritiman yang dihadapi bangsa Indonesia adalah sebagai berikut:

- a. mental, perilaku dan semangat bahari bangsa Indonesia masih lemah;
- b. belum adanya kebijakan pemerintah yang berorientasi ke maritim;
- c. faktor kelembagaan yang belum terintegrasi; dan
- d. belum sempurnanya pelaksanaan dan pengaplikasian sistem keamanan di laut.

#### **7. Pasang Surut Kejayaan Maritim Bangsa Indonesia.**

Kejayaan maritim bangsa Indonesia dalam sejarahnya mengalami pasang surut. Pada era pra kolonialisme di Indonesia yang saat itu disebut nusantara, telah terdapat kerajaan-kerajaan maritim besar yang memiliki kekuasaan dan pengaruh hingga meliputi nusantara itu sendiri dan bahkan

kawasan Asia Tenggara seperti Kerajaan Sriwijaya yang kekuasaannya mengandalkan kekuatan armada laut untuk menguasai jalur-jalur pelayaran maupun perdagangan; Kerajaan Singasari yang pengaruhnya mencapai Sumatera, Kalimantan, Bali, Maluku sampai ke Campa dan Tiongkok; Kerajaan Majapahit yang kekuasaannya meliputi Sumatera, Semenanjung Malaya, Borneo, Sulawesi, Kepulauan Nusa Tenggara, Maluku, Papua dan sebagian kepulauan Filipina. Kerajaan Majapahit merupakan negara yang berhasil memadukan potensi agraris dan maritim sekaligus, sehingga mampu mengangkat negara menuju kejayaan.

Pada era kolonialisme diawali dengan pendaratan bangsa Portugis di Malaka. Selama periode 1511-1526, nusantara menjadi pelabuhan maritim penting bagi Kerajaan Portugis untuk hubungan perdagangan, namun hubungan tersebut tidak berlangsung lama karena Portugis menerapkan sistem monopoli. Perlawanan rakyat Maluku terhadap Portugis, dimanfaatkan Belanda untuk menjajackan kakinya di Maluku. Pada tahun 1605 Belanda dengan *Verenigde Oost Inditsthe Compagnie* (VOC) menerapkan strategi "*Command at Sea*" seperti bangsa-bangsa Eropa lain di tanah jajahannya, sehingga menurunkan semangat dan jiwa maritim dari masyarakat daerah jajahannya. Upaya Belanda berhasil mengubah nilai-nilai sosial masyarakat Indonesia yang **semula bercirikan kemaritiman** menjadi **kontinental-agraris**, bahkan hingga saat ini. Perhatian Inggris terhadap Indonesia dimulai sewaktu penjelajah F. Drake singgah di Ternate pada tahun 1579 yang kemudian dilanjutkan dengan hubungan kongsi dagang yang diberi nama *East Indies Company* (EIC), namun keberadaan EIC mendapat perlawanan dari Belanda sehingga pada akhirnya EIC mengundurkan diri dari Indonesia. Inggris kembali memperoleh kekuasaan di Indonesia melalui keberhasilannya memenangkan perjanjian Tuntang pada tahun 1811 sampai dengan tahun 1816. Era kolonialisme selama tiga setengah abad ini berdampak pada hilangnya pusat inti kekuatan bangsa yaitu faktor psikologis demografi yang bercirikan maritim.



Era pasca kolonialisme yang dimulai setelah kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 hingga saat ini, pada kenyataannya belum mampu sepenuhnya mengembalikan psikologis demografi bangsa yang telah dibelokkan oleh kolonial, meskipun telah ada pemikiran dan upaya-upaya ke arah itu. Upaya mengembalikan jati diri sebagai bangsa maritim dimulai dengan Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957, yang menyatakan bahwa wilayah darat, laut, dan udara di atasnya merupakan satu kesatuan wilayah yang utuh. Selanjutnya melalui Konvensi PBB tentang Hukum Laut *United Nations Convention on The Law of The Sea* atau UNCLOS 1982, secara resmi masyarakat internasional mengakui konsepsi wawasan nusantara yang diperjuangkan Indonesia melalui Deklarasi Djuanda, kemudian Indonesia meratifikasi Unclos 1982 dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985 tanggal 13 Desember 1985. Unclos 1982 tersebut secara resmi mulai berlaku sejak tanggal 16 November 1994. Berdasarkan Unclos 1982, wilayah RI selain mencakup wilayah darat, laut, udara dan seluruh kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, juga mengakui hak-hak Indonesia atas kawasan dan kekayaan alam diluar nusantara Indonesia.

**8. Tantangan Pengamanan Wilayah Laut dalam Proses Pembangunan.** Pada era globalisasi saat ini telah terjadi sebuah perubahan sosial, yaitu bertambahnya keterkaitan di antara masyarakat dan elemen-elemen yang terjadi akibat pengaruh budaya dan perkembangan teknologi khususnya di bidang transportasi dan komunikasi yang mampu memfasilitasi pertukaran budaya dan ekonomi internasional. Globalisasi juga dimaknai dengan gerakan mendunia, yaitu suatu perkembangan pembentukan sistem dan nilai-nilai kehidupan yang bersifat global. Era globalisasi memberikan perubahan besar pada tatanan dunia secara menyeluruh dan perubahan itu dihadapi bersama sebagai suatu perubahan yang wajar, sebab mau tidak mau, siap tidak siap

perubahan itu akan terjadi. Era ini akhirnya akan memberikan sebuah tantangan dalam proses kehidupan yang mendunia.

Di bidang kemiliteran, perkembangan kemajuan teknologi sangat berpengaruh pada konsep pertahanan negara terutama pertahanan negara di laut. Pembinaan kekuatan pertahanan negara di laut harus mampu menghadapi ancaman di dan lewat laut serta mengimbangi perkembangan kekuatan negara-negara lain agar tercapai keseimbangan, untuk menyelesaikan isu-isu strategis yang berpotensi mengganggu kedaulatan negara dan keamanan maritim. Untuk beradaptasi dengan tren strategis, Angkatan Laut dituntut untuk menerapkan *Revolution in Military Affairs* (RMA) dalam pengembangan alat utama sistem senjata (alutsista). Di sisi lain, laju perkembangan RMA sangat dipengaruhi oleh tingkat kemajuan teknologi dan manajemen yang dicapai oleh negara lain, sehingga saat ini, ketergantungan Indonesia sangat tinggi terhadap negara-negara produsen. Indonesia belum mampu menciptakan kemandirian alutsista untuk mendukung sistem pertahanannya.

Posisi strategis Indonesia di kawasan ini juga menyebabkan kondisi politik, ekonomi, dan keamanan di tingkat regional dan global menjadi faktor yang berpengaruh terhadap kondisi Indonesia. Dalam era globalisasi abad ke-21 ini, perkembangan lingkungan strategis regional dan global lebih menguat pengaruhnya terhadap kondisi nasional karena diterimanya nilai-nilai universal seperti perdagangan bebas, demokratisasi, serta hak asasi dan lingkungan hidup. Eksistensi kepentingan negara-negara besar di kawasan ini mendorong terjalinnya hubungan timbal balik yang erat antara permasalahan dalam negeri dan luar negeri yang memiliki kepentingan bersama. Oleh karenanya, tidak mengherankan Indonesia dengan posisi strategisnya menjadi rebutan dalam penyebaran pengaruh atau hegemoni dari negara-negara besar.

Mencermati kondisi lingkungan strategis saat ini dihadapkan dengan beragamnya tantangan di era globalisasi, seperti kehadiran kekuatan laut asing, konflik perbatasan, terorisme, *Transnational*

*Organized Crime* (TOC), krisis energi, permasalahan lingkungan hidup dan *Illegal Unreported Unregulated* (IUU) *Fishing*, mendorong TNI Angkatan Laut untuk mampu mengamankan wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia dan senantiasa menyesuaikan strategi yang digunakannya.

Wilayah perairan Indonesia memiliki empat dari sembilan *choke point* yang ada di dunia, keempat *choke point* tersebut merupakan jalur-jalur strategis yang digunakan untuk kegiatan nasional maupun internasional. Dari keempat *choke point* tersebut, jalur laut sepanjang Selat Malaka dan Selat Singapura dianggap sebagai jalur yang sangat rawan. Beberapa tahun belakang ini disinyalir ada pihak-pihak asing yang menciptakan opini bahwa perairan Indonesia termasuk perairan yang rawan untuk dilayari. Rekayasa ini biasanya dalam bentuk berita kejadian aksi-aksi perampokan maupun pembajakan yang kebenarannya diragukan. Hal ini perlu diwaspadai karena opini yang terbentuk tersebut dapat digunakan sebagai alasan pembenar masuknya kekuatan asing di wilayah perairan yurisdiksi nasional Indonesia. Oleh sebab itu, dibutuhkan peran semua pihak untuk meredam maupun menangkal kemungkinan-kemungkinan rekayasa tersebut, karena dampaknya akan merugikan Indonesia.

Diawali dengan keinginan untuk mencapai kepentingan nasional masing-masing negara, mendorong negara-negara melakukan eksplorasi dan eksploitasi di laut. Tidak dapat dipungkiri, bahwa kebutuhan pertumbuhan ekonomi saat ini sangat dipengaruhi oleh upaya pemerintah mengelola sumber daya alam yang dimilikinya, namun terkadang dalam mengelola sumber daya alam tersebut terdapat beberapa permasalahan yang krusial, diantaranya yaitu area yang mengandung sumber daya alam itu berada di wilayah perbatasan dari dua negara, sehingga tidak jarang dalam pelaksanaan pengelolaannya menimbulkan beberapa insiden hingga sampai mengarah kepada konflik perbatasan yang melibatkan kekuatan militer dua negara yang berbatasan. Oleh karena itu, tidak terlalu

berlebihan bahkan merupakan sebuah keharusan, bahwa untuk menangkal segala hal yang menyangkut pengelolaan sumber daya alam, diperlukan suatu pengawasan serta kontrol yang baik. Sebuah kekuatan militer khususnya kekuatan angkatan laut akan dapat menjawab tantangan tersebut, terutama apabila pengelolaan sumber daya alam tersebut berada di wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia. Kekuatan sebuah angkatan laut yang besar akan menimbulkan daya tangkal tinggi terhadap pihak-pihak yang berniat mengganggu kegiatan pengelolaan sumber daya alam yang kita miliki. Saat ini Indonesia masih memiliki permasalahan perbatasan wilayah laut khususnya penetapan ZEE dan landas kontinen dengan sepuluh negara tetangga yang berbatasan langsung dengan wilayah laut Indonesia, yaitu Malaysia, Singapura, Papua Nugini, Australia, Timor Leste, Vietnam, Philipina, Republik Palau, India dan Thailand. Pada sisi lain, meskipun Indonesia memiliki masalah perbatasan laut dengan sepuluh negara tersebut, namun tidak mengurangi upaya peningkatan kerja sama di sektor industri maritim dengan negara-negara tersebut.

Semakin berkembang dan kompleknya perubahan lingkungan strategis yang dipengaruhi oleh globalisasi, berdampak pada munculnya beragam ancaman yang dapat mengganggu proses pertumbuhan perekonomian negara. Salah satu bentuk ancaman yang saat ini sedang menjadi isu global, regional maupun nasional yaitu merebaknya jaringan teroris internasional. Jaringan terorisme yang biasanya mengusung agenda perpecahan dengan dalih agama, suku dan ras semakin menjadi perhatian di seluruh dunia, karena akibat yang ditimbulkan mampu mempengaruhi roda perekonomian suatu negara. Sebagaimana kekuatan Angkatan Laut di dunia lainnya, TNI Angkatan Laut juga memiliki peran universal yaitu peran militer, polisionil dan diplomasi.<sup>14</sup> Oleh karenanya, TNI Angkatan Laut dituntut untuk mampu memainkan perannya dengan baik terutama

---

<sup>14</sup> Konsep peran universal Angkatan Laut (*Navy's Role*) oleh Ken Both, yang membagi peran Angkatan Laut menjadi 3, yaitu peran Militer, peran Polisionil dan peran Diplomasi.

dalam peran polisionil, khususnya dalam penegakan hukum, baik hukum nasional maupun hukum internasional yang telah diratifikasi. Peran penegakan hukum di wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia oleh TNI Angkatan Laut semakin penting, terutama dalam pencegahan dan penanggulangan aksi terorisme, mengingat jaringan terorisme internasional yang berkembang saat ini, dapat memanfaatkan laut sebagai media penyebaran senjata pemusnah masal bahkan media untuk penyebaran personel teroris itu sendiri.

Sama halnya dengan permasalahan sebelumnya, yaitu terorisme, kejahatan transnasional saat ini juga telah berkembang dengan memanfaatkan laut sebagai jalur komunikasi dan jalur transportasi untuk melakukan segala bentuk pelanggaran. Banyak contoh yang dapat dilihat dari pemanfaatan laut oleh para pelaku *transnational crime* tersebut, diantaranya *human trafficking*, *drugs trafficking*, *people smuggling* dan *weapon smuggling*. Kemampuan kekuatan TNI Angkatan Laut yang didukung oleh kemampuan alutsistanya serta kemampuan kerja sama dengan Angkatan Laut negara lain, diharapkan akan mampu mencegah dan menindak pelaku kejahatan transnasional yang dilakukan oleh pihak asing atau pihak di dalam negeri yang memiliki jaringan (*link*) dengan pihak asing.

Selain memunculkan permasalahan ancaman keamanan di laut, saat ini negara-negara di dunia tengah disibukkan dengan pencarian sumber-sumber energi terbarukan (*renewable energy*) untuk mengganti energi fosil yang saat ini jumlahnya kian menipis. Hal itu disebabkan karena tingkat pertumbuhan penduduk dan ekonomi dunia yang berbanding lurus dengan konsumsi energi, sehingga ke depan konsumsi energi Indonesia dan negara-negara lain di dunia diperkirakan akan terus meningkat. Pada 2010, konsumsi energi dunia sudah tercatat 12 miliar ton setara minyak. Sumber energi konvensional bahan bakar fosil dipastikan akan semakin langka, dan hal ini berpotensi memicu konflik antar negara karena perebutan daerah cadangan minyak. Cadangan minyak dunia pada

akhir 2011 adalah 1.652 miliar barrel dan cadangan minyak Indonesia hanya sekitar dua persen dari cadangan minyak dunia total. Sejauh ini cadangan minyak secara nasional terus "terkurus" dan dalam beberapa tahun terakhir, cadangan minyak terus menurun meski jumlah ladang migas bertambah, oleh karenanya diperlukan investasi jangka panjang untuk mencari energi terbarukan. Menurut *International Sustainable Energy Organization*, dana pengadaan energi baru terbarukan seperti cahaya matahari, angin, air, arus laut, dan hidrogen yang masih mahal saat ini justru akan semakin turun di masa depan.<sup>15</sup> Sebaliknya biaya energi minyak, gas, batubara, dan nuklir akan menjadi semakin mahal, terlebih jika diperhitungkan dampak terhadap keselamatan manusia dan kelestarian alam. Pemerintah telah memiliki rencana bauran energi primer yang tertuang di dalam Kebijakan Energi Nasional (KEN), namun diperkirakan target penggunaan energi baru terbarukan dalam bauran energi tidak akan mencapai 25 persen sesuai dengan visi 2025 yang dicanangkan Kementerian ESDM di 2011.

Dari beberapa kegiatan pencarian sumber energi terbarukan tersebut menimbulkan dampak munculnya permasalahan lingkungan hidup. Dampak dari itu semua mengarah kepada bencana global berupa pemanasan global. Oleh sebab itu peran pemerintah dalam mengurangi dampak tersebut sangat diperlukan, termasuk TNI Angkatan Laut yang memiliki peran penegakan hukum di wilayah laut, memiliki peran penting dalam menekan angka pelanggaran yang terjadi di laut, seperti *illegal logging* dan *illegal mining*, yang menjadi penyebab kerusakan lingkungan sehingga memicu pemanasan global. Pengerahan alutsista TNI Angkatan Laut guna membantu pemerintah dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap permasalahan lingkungan akan mengurangi jumlah pelanggaran hukum di laut.

---

<sup>15</sup> Diakses dari <http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/05/rapuh-ketahanan-energi-indonesia>.

Jenis pelanggaran hukum di laut yang paling menonjol dan senantiasa menjadi perhatian semua pihak adalah *Illegal Unreported Unregulated* (IUU) *Fishing*. Lembaga pangan dunia *Food and Agriculture Organisation* (FAO) menyebutkan kerugian negara akibat pencurian ikan di perairan Indonesia mencapai Rp. 50 triliun tiap tahunnya.<sup>16</sup> Tindak pidana ini termasuk pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan, yaitu tindakan atau perbuatan penangkapan ikan yang melawan hukum sebagaimana diatur dan diancam dengan sanksi pidana oleh undang-undang atau peraturan perikanan lainnya. Penangkapan ikan merupakan kegiatan yang bertujuan untuk memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan cara apapun, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, mengolah, atau mengawetkannya. Selain praktek *illegal fishing*, saat ini juga banyak terjadi praktek *illegal license* berupa manipulasi ijin atau penyalahgunaan izin. Kapal tangkap milik perusahaan perikanan yang beroperasi di Indonesia, sebagian besar hanya mengantongi izin formal dari Kementerian Kelautan dan Perikanan, namun setelah melakukan impor kapal asing, mereka (perusahaan perikanan yang beroperasi di Indonesia) tidak membangun atau mengembangkan industri perikanan di dalam negeri sebagaimana diamanatkan dalam undang-undang. Praktek *illegal license* ini dilakukan ribuan kapal yang melakukan aktivitas di laut Indonesia, yang mengakibatkan daerah-daerah sentra tangkapan (Laut Arafura, Laut Natuna, Laut Banda, Laut Maluku dan Laut Papua) tetap menjadi daerah miskin. Berdasarkan kajian yang dilakukan oleh Forum Pers Pemerhati Pelanggaran Perikanan Nasional (FP4N) di beberapa wilayah menunjukkan bahwa banyak terjadi penyimpangan terhadap Permen No. 5 Tahun 2008 juncto No.12 Tahun 2001 tentang Usaha Perikanan Tangkap, mulai dari proses penerbitan surat izin sampai dengan praktek di lapangan yang tidak sesuai dengan surat izin yang dikeluarkan.

---

<sup>16</sup> dikutip dari <http://www.tempo.co/read/news/2011/02/18/090314482/Pencurian-Ikan-Rugikan-Negara-Rp-50-Triliun>.

Menurut FP4N, dengan asumsi terdapat 5.000 kapal impor eks asing, kerugian negara akibat pemberian izin tidak berbasis industri berdampak kepada terjadinya *illegal fishing* dan *illegal license di berbagai wilayah*, dan dengan mengacu pada harga ikan kualitas rendah di Thailand (US\$ 2.000,-/ton) maka kerugian Negara adalah sebesar Rp 218 triliun per tahun. Dari data tersebut terlihat bahwa masalah *illegal fishing* yang selama ini menjadi fokus perhatian semua pihak ternyata dampaknya relatif lebih kecil dibandingkan dengan praktek *illegal license*. Hal ini dikarenakan *illegal license* bersifat lebih massif dan jumlah kapal yang beroperasi dengan menggunakan *illegal license* jauh lebih banyak. Bahkan di lapangan kapal-kapal ini lolos dari pemeriksaan patroli keamanan laut karena secara legal formal memiliki semua persyaratan yang diperlukan. Tanpa disadari, praktek *illegal fishing* dan *illegal license* telah merusak sumber daya alam kita, karena selain kekayaan laut dikuras secara ilegal, juga berdampak terhadap terjadinya kerusakan lingkungan laut.<sup>17</sup>

9. **Strategi Membangun Negara Maritim.** Dalam menyusun suatu strategi untuk menghadapi permasalahan yang telah dianalisa, harus memenuhi syarat *means* (sarpras), *ways* (cara) dan *ends* (tujuan), yaitu:

- a. Terwujudnya mental, perilaku dan semangat bahari bangsa Indonesia untuk kembali terjun pada kehidupan yang bervisi maritim dengan membangun jaringan komunikasi di dalam masyarakat Indonesia baik internal maupun eksternal, melalui pendekatan sosial budaya dari para pelaksana. Budaya yang harus segera diselaraskan agar mampu menjawab tantangan ke depan adalah budaya maritim dan membangun hubungan diplomatik terhadap negara-negara tetangga berupa hubungan dagang khusus,

---

<sup>17</sup> Diolah dari <http://budidayaukm.blogspot.com/2012/01/mafia-perikanan-illegal-license-maling.html>



kerja sama dalam pengembangan usaha kemaritiman dan kerja sama dalam pengembangan teknologi kemaritiman.

b. Terwujudnya kebijakan pemerintah yang berorientasi maritim dengan menyamakan cara pandang seluruh lembaga terkait bahwa negara Indonesia adalah negara kepulauan, dimana laut sebagai ruang hidup dan ruang juang masyarakat yang hidup di negara kepulauan melalui pembentukan jaringan kerja budaya, politik, dan ekonomi dalam rangka mendukung proses pembangunan ekonomi maritim.

c. Terwujudnya kelembagaan yang terintegrasi dengan membuat suatu sistem birokrasi kemaritiman satu atap, dan penataan manajemen kelautan guna mengoptimalkan kegiatan perekonomian di bidang maritim dan aksi-aksi yang signifikan dari kementerian atau lembaga yang bergerak di bidang kelautan untuk membangkitkan budaya maritim.

d. Terwujudnya pelaksanaan dan pengaplikasian sistem keamanan laut nasional yang optimal melalui suatu sistem pertahanan yang solid dengan membangun armada maritim yang kuat guna mengendalikan situasi di laut nusantara yang dapat berfungsi sebagai pertahanan lapis dalam guna mengamankan dan mempertahankan keutuhan wilayah negara.

Dari hasil rumusan strategi di atas dalam membangun negara maritim perlu adanya keterlibatan seluruh komponen bangsa dan membuat suatu komitmen bersama bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa yang berorientasi maritim. Bila ditinjau dari kondisi bangsa Indonesia saat ini kebijakan pembangunan kemaritiman pemerintah Indonesia telah berupaya membentuk lembaga pemerintah kelautan (*ocean governance*), dengan melihat konstelasi geografis Indonesia, seperti adanya kementerian yang bergerak di bidang kelautan, lembaga transportasi laut di bawah Kementerian Perhubungan, Kementerian ESDM, Kementerian Pariwisata

dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Pertahanan, Kementerian BUMN (Pelni), Kementerian Lingkungan Hidup dan asosiasi-asosiasi bidang kelautan dan kemaritiman, namun semuanya belum terintegrasi dengan manajemen yang terkotak-kotak sehingga upaya yang dilakukan pemerintah tidak optimal. Bagi masyarakat menengah ke bawah cenderung tidak lagi memperhatikan aturan-aturan yang telah dibuat oleh pemerintah, karena aturan yang dibuat oleh pemerintah dianggap sarat dengan kepentingan yang pada akhirnya akan memberatkan nelayan dan pengusaha industri maritim lokal sedangkan perusahaan-perusahaan besar lebih diuntungkan karena dapat menarik investor asing dan menjalin kerja sama dengan pihak luar.

Pada saat mengikuti program S3 di UGM, saya menyusun disertasi yang mengangkat studi kasus kepulauan Natuna dan melakukan penelitian tentang terjadinya proses marginalisasi masyarakat di perbatasan Natuna meliputi peminggiran secara politik, ekonomi dan sosial budaya. Dalam bidang politik masyarakat Natuna dipandang dari kacamata pusat, dan apa saja ditentukan oleh pusat, sedangkan secara sosial ekonomi, warga Natuna tetap miskin dan kurang memperoleh akses secara adil terhadap fasilitas negara. Sementara itu secara kebudayaan juga mengalami peminggiran, terutama sejak masuknya nilai-nilai modernitas yang menekan lokalitas dan berbagai bentuk tradisionalisme lainnya<sup>18</sup>. Kepulauan Natuna hanya salah satu pulau dari sekian banyak pulau yang telah dikonstruksikan sebagai daerah terpencil, dengan kualitas SDM yang rendah, sumber konflik, ancaman bagi NKRI, dan nasionalisme yang sempit (Tirtosudarmo, 2005) sehingga dapat dikatakan sarat dengan persoalan. Sebagai langkah awal dalam membangun negara maritim maka konstruksi yang harus dikembangkan justru menempatkan pulau-pulau terluar sebagai objek utama (*main object*) pembangunan

---

<sup>18</sup> Marsetio, Konstruksi Marginalitas Daerah Perbatasan (Studi Kasus Kepulauan Natuna), Disertasi, Yogyakarta 3 Maret 2013

kelautan masa depan. Pulau-pulau terluar ini tidak memiliki potensi pertanian karena kondisi daerahnya lebih menuntut untuk mengolah laut sebagai kebutuhan hidupnya dan sebagian besar pulau-pulau terluar di Indonesia memiliki sumber daya laut yang melimpah namun karena tidak dikelola dengan baik maka pulau-pulau terluar terkesan terpinggirkan, seandainya dikelolapun masyarakat setempat tidak dapat turut menikmati karena para buruh imigran membuat sekat pembatas dengan dalih keselamatan masyarakat setempat, dan mengisolasi diri dengan kehidupan di atas standar rata-rata dan menempatkan sebagai masyarakat eksklusif (*exclusive community*), sedangkan masyarakat nelayan lokal di pulau-pulau terluar semakin terpuruk dengan banyaknya kapal-kapal ikan asing berbendera Indonesia maupun ilegal dan memiliki peralatan modern sehingga dapat mengambil ikan di perairan Indonesia berton-ton. Hal ini kurang mendapat perhatian dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, maupun badan legislatif. Para pengambil kebijakan pemerintah pusat dan daerah serta legislatif cenderung bervisi jangka pendek karena terbentur kepada peraturan perundang-undangan yang menetapkan masa jabatan para pemimpin pusat dan daerah serta legislatif hanya lima tahun, dan apabila ada di antara mereka yang bervisi jauh ke depan, maka kebijakannya akan terputus dengan adanya pejabat pemerintah yang baru. Hal ini tanpa disadari pemerintah telah mengonstruksikan bahwa pulau-pulau terluar hanyalah sebagai objek guna memperoleh pendanaan dari negara namun kenyataannya sebagian besar pembangunan di pulau-pulau terluar tetap dilaksanakan secara terpusat.

Kebijakan pemerintah menyangkut otonomi daerah yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah perlu disikapi dengan cermat dan hati-hati. Sesuai dengan Pasal 18 ayat 1, daerah yang memiliki wilayah laut diberikan kewenangan untuk mengelola sumber daya laut di wilayah laut. Terkait dengan hal itu, **perlu dipahami bersama bahwa kewenangan pengelolaan sumber daya laut tidak dapat diartikan sebagai penguasaan laut oleh Pemerintah Daerah.** Ketidakpahaman ini akan mempengaruhi keutuhan wilayah

perairan yurisdiksi sekaligus bertentangan dengan Wawasan Nusantara yang menekankan pada satu kesatuan wilayah. Perairan Indonesia mengandung potensi ekonomi yang besar melalui hasil laut namun suatu fakta yang menyedihkan ketika mengetahui bahwa perekonomian maritim negara-negara lain justru tumbuh secara signifikan berkat kontribusi sumber daya laut Indonesia baik yang dilaksanakan secara legal maupun ilegal. Masih tingginya kerugian negara akibat pencurian sumber daya laut merupakan tantangan bagi Indonesia untuk menata kembali sumber daya maritim. Dalam kondisi ekonomi dunia yang masih belum pulih dari krisis dewasa ini, salah satu potensi nyata bagi Indonesia untuk mempertahankan kinerja ekonomi nasional adalah melalui peningkatan pemasukan dari eksploitasi sumber daya laut dengan tetap memperhatikan daya dukung dan kelestarian lingkungan hidup.

Untuk menjawab tantangan tersebut diperlukan kesamaan visi jangka panjang dan berkesinambungan karena membangun suatu daerah terutama pulau-pulau terluar yang memiliki potensi kelautan besar tidak dapat dilakukan hanya pada masa lima tahun. Disamping itu pemerintah pusat perlu menyusun suatu kebijakan agar kementerian/lembaga lebih fokus kepada daerah-daerah atau wilayah yang memiliki potensi sumber daya kelautan sesuai dengan kekhasannya. Setelah kebijakan tersebut tersusun pemerintah daerah memiliki kewajiban untuk mengembangkan sektor ekonominya mengacu kepada kebijakan yang telah dibuat pemerintah. Dengan demikian maka akan memudahkan bagi pelaku bisnis kelautan lokal untuk mengurus segala perizinan dan tidak perlu lagi melalui proses birokrasi yang panjang (dalam hal tertentu perizinan harus dari pusat dalam hal ini kota-kota besar yang telah ditunjuk) guna efektivitas dan efisiensi biaya operasional. Apabila hal ini dapat terwujud akan berimbas kepada daya beli masyarakat, karena harga jual produk barang atau jasa kelautan lebih terjangkau yang pada akhirnya hasil produksi kelautan akan mampu bersaing di pasar internasional dan pembangunan ekonomi kelautan akan lebih optimal sehingga kontribusi sektor kelautan dalam penerimaan negara akan semakin besar.

Dalam membangun suatu negara maritim maka pembangunannya terfokus kepada teknologi penangkapan dan pembudidayaan ikan, penelitian mengenai berbagai organisme laut dengan segala perilakunya guna menghasilkan penemuan yang bermanfaat bagi kehidupan manusia, mengembangkan moda transportasi laut, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut secara mandiri dan pembangunan kekuatan maritim yang melibatkan seluruh komponen bangsa. Pembangunan kekuatan maritim adalah membangun seluruh potensi maritim secara mandiri, diantaranya sebagai berikut:

- a. **Membangkitkan Kesadaran Maritim.** Merupakan fakta yang tidak terbantahkan bahwa di masa datang masalah perbatasan dan kegiatan perdagangan serta transportasi internasional melalui SLOC dan SLOT di perairan yang berada di kawasan Asia Tenggara akan terus meningkat dan bergerak cepat. Pentingnya perairan yang berada di kawasan ini direfleksikan antara lain oleh tingginya pertumbuhan armada pelayaran niaga, meningkatnya ketergantungan pada perdagangan lewat laut (*seaborne trade*) seperti yang diuraikan di pendahuluan dan sumber daya alam hayati/non hayati, serta desakan masyarakat internasional untuk meningkatkan perhatian pada keamanan maritim (*maritime security*) wilayah alur laut internasional yang melintasi kedaulatan negara pantai dan secara otomatis menjadi tanggung jawab yang besar bagi negara pantai itu sendiri. Aktivitas kelautan yang meningkat tersebut telah menempatkan laut di kawasan Asia Tenggara ini memegang peran sangat penting bagi kehidupan masyarakat internasional. Perdagangan dunia melalui laut merupakan unsur utama dalam perekonomian dunia. Hal ini disebabkan perdagangan lewat laut selain lebih murah dan efisien, juga karena keterbatasan geografi dari negara produsen. Kebanyakan perdagangan dunia melalui laut akan menggunakan perairan di kawasan ini sebagai jalur pendekat lintasan perdagangannya. Oleh sebab itu perairan di kawasan ini

menjadi sangat strategis dan vital dalam perekonomian dunia, khususnya di kawasan Asia Pasifik.

Kondisi ini perlu diwaspadai karena dapat dijadikan sebagai peluang bagi pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab mencari jalan pintas untuk mendapatkan keuntungan pribadi atau kelompoknya. Ancaman yang munculpun sangat bervariasi, sehingga keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara selalu menjadi sorotan dunia karena sering terjadinya aktivitas ilegal dan mengganggu pelayaran armada niaga yang melintas. Oleh karena itu negara pantai selalu menjadi tudingan sebagai pihak yang harus bertanggung jawab terhadap keamanan laut di wilayahnya, dan bila hal itu terabaikan akan menimbulkan tekanan dunia internasional untuk secara bersama-sama memaksa masuk ke wilayah yurisdiksi negara pantai mengamankan armada niaga masing-masing. Untuk itu pembangunan keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara yang digunakan sebagai jalur perdagangan dunia secara otomatis menjadi tanggung jawab bersama negara-negara yang berada di kawasan. Akan tetapi negara pengguna laut juga harus ikut bertanggung jawab secara kooperatif dalam menjaga keamanan laut di lingkungan maritim kawasan ini, karena pihak pengguna laut juga menikmati keuntungan dengan menggunakan jalur pelayaran ini sebagai akses perekonomiannya. Walaupun di lain pihak tidak ada mekanisme dalam hukum internasional yang mewajibkan kepada negara pengguna untuk ikut berkontribusi aktif dalam pembangunan keamanan maritim di wilayah yang mereka lalui, tetapi secara psikologis apabila kepentingan jalur perekonomian mereka terganggu akan menghambat distribusi barang di negaranya, sehingga akan sangat baik jika ada suatu bentuk mekanisme baru yang menguntungkan berbagai pihak guna meningkatkan keamanan maritim di suatu selat atau perairan yang digunakan untuk pelayaran internasional khususnya terkait dengan perdagangan dunia yang diatur dalam

ketetapan bersama dalam payung badan internasional. Dengan demikian mekanisme baru itu akan mencakup aspek kesejahteraan (*prosperity*) dan aspek keamanan (*security*) bagi kepentingan dunia internasional.

Indonesia yang menduduki dua per tiga kawasan Asia Tenggara merupakan kunci stabilisator kawasan. Untuk itu situasi keamanan maritim di perairan yurisdiksi Indonesia merupakan barometer bagi situasi keamanan maritim di Asia Tenggara. Selain berbatasan dengan Samudera Pasifik, Indonesia juga berbatasan dengan Samudera Hindia, sehingga bukan sesuatu yang berlebihan bila Indonesia juga menjadi bagian penting bagi kepentingan perekonomian dunia, karena wilayahnya menjadi mayoritas di kawasan ini. Oleh sebab itu stabilitas keamanan maritim di perairan yurisdiksi Indonesia merupakan hal yang tidak bisa ditawar-tawar bagi Indonesia. Stabilitas tersebut bukan saja karena laut merupakan sebagai sumber nafkah, media pemersatu dan media pertahanan bagi Indonesia, tetapi juga karena tanggung jawab Indonesia untuk menjamin stabilitas keamanan di kawasan. Setiap *stakeholders* maritim di Indonesia dilandasi kepentingan nasional di laut, baik aktor negara maupun non negara, dituntut untuk mengembangkan *maritime domain awareness* (MDA) guna menjamin keamanan maritim nasional dalam kerangka hubungan internasional.

Upaya dalam meningkatkan MDA sangat diperlukan dengan mendorong *stakeholders* maritim menjadi satu bagian yang terintegrasi secara nasional. Secara aplikatif MDA adalah upaya untuk meningkatkan pemahaman terhadap kejadian-kejadian di laut dan kawasan pantai serta mencari solusi yang tepat dalam penyelesaiannya. Substansi MDA adalah terbangunnya pertukaran informasi, jaringan dan kegiatan analisis antara *stakeholders* maritim atas apa yang terjadi di laut dan

sekitarnya, sehingga setiap peristiwa yang mengancam keamanan maritim dapat segera direspon dengan cepat. *Stakeholders* maritim yang dimaksud antara lain pemerintah, perusahaan pelayaran beserta armadanya, perusahaan ekspedisi, aparat keamanan dan pengelola pelabuhan serta masyarakat maritim di sekitarnya. Pada awalnya secara konseptual MDA dibangun karena kepentingan Amerika Serikat, namun bukan berarti MDA tidak dapat diaplikasikan di negara-negara lain, termasuk di Indonesia. Hal yang positif bisa kita gunakan dengan sejumlah penyesuaian karena kondisi dan lingkungan negara kita juga berbeda. Satu hal penting yang tidak boleh dilewatkan bahwa Indonesia harus merancang suatu konsep MDA yang sesuai dengan kepentingan dan situasi kondisi lingkungan maritim Indonesia.

b. **Pengelolaan Transportasi Laut.** Transportasi laut mendukung tumbuh kembangnya perekonomian dari suatu negara, karena moda transportasi laut merupakan suatu pilihan yang paling efisien dibandingkan dengan mode transportasi lain, pesawat terbang misalnya tidak mampu membawa muatan secara massal. Di sinilah letak begitu dominannya transportasi laut dalam menunjang roda perekonomian melalui pengangkutan atau pengiriman barang antardaerah bahkan antarbenua.

Seiring dengan semakin pesatnya pertumbuhan transportasi laut, dibutuhkan suatu regulasi dari pemerintah agar tidak terdapat celah-celah yang dapat dimanfaatkan oleh pihak-pihak tertentu untuk mengeruk keuntungan dengan cara ilegal, sebagai contoh penyelundupan barang, narkoba, *human-trafficking*, *illegal immigration* dan jenis *Transnational Organized Crime* (TOC) lainnya. Hal ini merupakan tanggung jawab seluruh komponen bangsa, termasuk di dalamnya TNI Angkatan Laut, tentunya sesuai dengan kapasitas dan wewenang yang dimilikinya.



Disamping potensi-potensi pelanggaran hukum yang mungkin terjadi melalui transportasi laut, fakta yang ada saat ini menunjukkan bahwa pengelolaan transportasi laut di Indonesia masih belum sesuai yang diharapkan. Apabila tidak segera dibenahi maka implikasinya Indonesia akan kalah bersaing dengan negara tetangga terutama menjelang pelaksanaan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) pada tahun 2015. Aktivitas perekonomian Indonesia sebagian besar saat ini masih bergantung pada infrastruktur laut. Pelayanan pelabuhan di dalam negeri yang masih buruk terlihat dari catatan waktu kosong (*idle time*) yang tinggi, tanpa ada aktivitas bongkar muat. Paling buruk terjadi di pelabuhan Teluk Bayur dengan catatan sebanyak 12,6 jam per hari, pelabuhan Tanjung Pinang bisa mencapai 60 jam terutama saat hujan. Ketidakefisienan pengelolaan pelabuhan sangat menghambat perdagangan yang membuat biaya distribusi logistik di Indonesia sangat tinggi sebesar 23,6 persen terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Hal ini jauh lebih besar apabila dibandingkan dengan negara lain, yaitu Jepang hanya sebesar 0,6 persen, Amerika Serikat sebesar 9,9 persen dan Korea Selatan sebesar 16,3 persen.<sup>19</sup>

c. **Membangun Injasmar.** Injasmar sebagai bagian dari industri berbasis kelautan memegang peranan penting dalam pembangunan kelautan di Indonesia. Saat ini, industri perkapalan yang meliputi galangan kapal, penunjang galangan kapal dan bangunan lepas pantai, telah berkembang dengan cukup pesat di beberapa daerah di Indonesia. Demikian halnya dengan ketersediaan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan (Harkan) bagi kapal-kapal yang beroperasi atau berlayar melintasi perairan Indonesia merupakan sebuah peluang yang besar dihadapkan pada

---

<sup>19</sup>Diakses dari <http://www.harian-nasional.com/index.php/ekonomi/pengelolaan-transportasi-laut-minim>

semakin meningkatnya jumlah lalu lintas kapal di perairan Indonesia.

Pada saat ini terdapat sekitar 240 perusahaan galangan kapal dalam negeri yang tersebar di Indonesia, 37% berada di pulau Jawa, 26% di Sumatera, 25% di Kalimantan dan 12% berada di kawasan timur Indonesia, dengan kapasitas pembangunan kapal terpasang sebesar 140.000 GT per tahun. Namun demikian rata-rata produksi kapal per tahun sebesar 85.000 GT sedangkan rata-rata reparasi kapal baru mencapai 65.000 GT per tahun. Padahal sebenarnya potensi pasar galangan kapal dalam negeri sangatlah besar. Hal ini salah satunya dapat dilihat dari tingginya kebutuhan angkutan perdagangan internasional dan antar pulau yang mencapai volume 400 juta ton per tahun. Sayangnya, hanya 18,08% yang menggunakan kapal berbendera Indonesia. Hal ini terjadi karena ketidakmampuan perusahaan pelayaran nasional untuk membeli armada kapal dari galangan kapal dalam negeri.<sup>20</sup>

Secara makro, kontribusi nilai tambah galangan kapal dalam negeri bagi PDB Indonesia baru mencapai 0,034 % dari total PDB. Dengan total nilai investasi sekitar Rp. 2,3 triliun dan total nilai produksi kapal sekitar Rp. 700 miliar, maka kontribusi tersebut relatif rendah. Sebagai bahan perbandingan, industri sepeda dan komponennya yang relatif tidak memerlukan teknologi canggih dan investasi besar saja mampu memberikan kontribusi sekitar 0,023 % dari total PDB.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Aulia Windyandari, *Prospek Industri Galangan Kapal Dalam Negeri Guna Menghadapi Persaingan Global, 2010*, diunduh pada:  
<http://eprints.undip.ac.id/956/1/AULIA.pdf>.

<sup>21</sup> Ibid.

Peranan yang dapat dilakukan oleh industri galangan kapal dalam negeri adalah menyediakan kapal-kapal untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri secara kompetitif. Kebutuhan kapal dalam jumlah besar untuk mengeksploitasi potensi kelautan yang ada, kebutuhan armada kapal untuk transportasi barang dan penumpang antar pulau dan antar negara, kebutuhan kapal untuk pengamanan laut dan pantai, dan kebutuhan kapal-kapal khusus lainnya merupakan suatu hal yang mendesak untuk dipenuhi. Termasuk juga dalam kaitan ini *derivative demand* dari kapal-kapal tersebut seperti perbaikan, penyediaan suku cadang dan peralatan, dan penyediaan sarana dan prasarana pendukung lainnya.

10. **Peran dan Tugas TNI Angkatan Laut.** Dalam rangka mendukung pembangunan kemaritiman bangsa Indonesia yang berdaulat tidak terlepas dari peran dan tugas TNI Angkatan Laut, karena melalui peran dan tugasnya bangsa Indonesia hingga saat ini masih diakui oleh dunia internasional sebagai negara kepulauan yang tetap eksis untuk menjaga wilayah perbatasan laut bahkan terus berkiprah dan berupaya membangkitkan semangat kemaritiman bagi generasi penerus bangsa.

a. **Peran Universal Angkatan Laut.** Dalam Hukum Laut Internasional telah diatur bahwa kapal perang suatu negara pantai memiliki kewenangan untuk melakukan pemaksaan penataan atau *enforcement*, bersama pesawat udara militer<sup>22</sup>. Secara universal Angkatan Laut memiliki tiga peran, yakni **peran militer**, **peran diplomasi** dan **peran konstabulari (polisionil)**<sup>23</sup> yang dikenal dengan "**Trinitas Peran Universal Angkatan Laut**". Ketiga

---

<sup>22</sup> Pasal 110 dan 111 UNCLOS 1982

<sup>23</sup> Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, (1977).

peran ini juga diemban TNI Angkatan Laut yang implementasinya saling berhubungan, dalam arti bahwa dalam menjalankan salah satu perannya, TNI Angkatan Laut juga melaksanakan peran lainnya.

1) Peran Militer. TNI Angkatan Laut melaksanakan peran militer untuk menegakkan kedaulatan negara di laut dengan cara pertahanan negara dan penangkalan, menyiapkan kekuatan untuk persiapan perang, menangkal setiap ancaman militer melalui laut, melindungi dan menjaga perbatasan laut dengan negara tetangga, serta menjaga stabilitas keamanan maritim. Korelasi peran ini terhadap pembangunan kemaritiman negara Indonesia yang berdaulat adalah, dengan kuatnya pertahanan negara di laut, maka kelangsungan hidup bangsa Indonesia akan terjamin baik di dalam negeri maupun di luar negeri sesuai dengan amanat pembukaan UUD 1945, dimana pemerintah Indonesia wajib “melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia”.

2) Peran Diplomatik. TNI Angkatan Laut melaksanakan diplomasi angkatan laut (*naval diplomacy*), karena memiliki kapasitas sebagai kekuatan militer. Peran ini merupakan peran yang sangat penting bagi setiap angkatan laut di seluruh dunia dan dikenal sebagai “unjuk kekuatan angkatan laut”. Diplomasi angkatan laut adalah peran tradisional yang telah lama diemban oleh kapal perang, sebagai wujud dukungan terhadap kebijakan luar negeri pemerintah. Cara-cara diplomasi angkatan laut dirancang untuk mempengaruhi keputusan politik negara lain baik dalam keadaan damai maupun perang. Korelasi peran ini dalam era global sangat diperlukan guna meningkatkan rasa saling percaya (*Confidence Building*

Measures/CBM) terhadap negara-negara di kawasan maupun negara-negara di luar kawasan, karena tidak ada satupun negara di dunia yang mampu menjalankan pemerintahan tanpa adanya keterlibatan negara lain.

3) Peran Konstabulari (Polisionil). TNI Angkatan Laut melaksanakan peran polisionil untuk menegakkan hukum di laut, melindungi sumber daya dan kekayaan laut nasional, memelihara ketertiban di laut, serta mendukung pembangunan bangsa dalam memberikan kontribusi terhadap stabilitas dan pembangunan nasional. Korelasi peran ini bahwa keamanan merupakan faktor yang sangat penting dalam pembangunan ekonomi nasional maupun dalam menjaga citra bangsa di masyarakat internasional, khususnya pengguna wilayah laut Indonesia.



Gambar 3. Trinitas Peran Universal Angkatan Laut.

b. **Tugas TNI Angkatan Laut.** Sesuai Pasal 9 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI, tugas TNI Angkatan Laut adalah sebagai berikut:

- 1) melaksanakan tugas-tugas TNI Matra Laut di bidang pertahanan;
- 2) menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional, hukum internasional yang telah diratifikasi;
- 3) melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah;
- 4) melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; dan
- 5) melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

TNI Angkatan Laut dalam mengemban tugas-tugasnya, diarahkan untuk mampu memberi jaminan tercapainya kepentingan nasional di dan atau lewat laut, baik pada masa damai maupun pada masa perang. Hal ini diselenggarakan melalui Operasi Militer untuk Perang (OMP) dan Operasi Militer Selain Perang (OMSP), dalam rangka menegakkan kedaulatan dan menjaga keutuhan wilayah NKRI, mengatasi agresi militer asing dan menciptakan dampak penangkalan, mendukung kebijakan politik luar negeri pemerintah, serta menjaga stabilitas keamanan negara.

Korelasi dari peran dan tugas TNI Angkatan Laut, untuk pembangunan kemaritiman bangsa Indonesia yang berdaulat, maka laut

di Indonesia harus aman dari ancaman yang mengganggu kedaulatan maupun keamanan, karena ekonomi suatu bangsa harus sejalan dengan fungsi pertahanannya. Seperti diketahui, Indonesia masih mempunyai masalah perbatasan maritim dengan sepuluh negara tetangga yang belum selesai hingga saat ini, dengan kasus Blok Ambalat di Laut Sulawesi dan Tanjung Datu sebagai kasus yang paling banyak mendapat perhatian. Untuk menyelesaikan kasus-kasus tersebut, selain menempuh penyelesaian diplomatik melalui perundingan bilateral, kehadiran unsur-unsur TNI Angkatan Laut di wilayah sengketa melalui pameran bendera merupakan sebuah keharusan. Kehadiran itu selain merupakan bentuk dukungan langsung TNI Angkatan Laut terhadap kebijakan luar negeri yang dijalankan oleh pemerintah, juga untuk menunjukkan kesatuan sikap berbagai elemen kekuatan nasional Indonesia terhadap isu yang dipersengketakan. Disamping itu TNI Angkatan Laut juga dihadapkan pada tugas-tugas yang terkait peran konstabulari, untuk menanggulangi pencurian sumber daya laut maupun menjamin keamanan maritim. Sebagian pihak memperkirakan kerugian negara akibat pencurian ikan dan sumber daya laut lainnya setiap tahun sangat besar. Akibat dari kegiatan ilegal tersebut, Indonesia dinilai tidak dapat mengimplementasikan ketentuan-ketentuan dalam *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing* yang menekankan pada konservasi sumber daya laut.

11. **Langkah-langkah Strategis TNI Angkatan Laut.** Untuk dapat menunaikan peran dan tugas tersebut dengan baik, TNI AL telah menempuh langkah-langkah strategis dengan melaksanakan pembangunan kekuatan demi tercapainya tugas pokok. Selain itu, untuk merespon dinamika lingkungan strategis, TNI AL mengambil sejumlah kebijakan dan inisiatif, baik bersifat unilateral, bilateral maupun multilateral. Beberapa langkah strategis yang telah ditempuh TNI Angkatan Laut untuk terlaksananya pertahanan negara matra laut dan sekaligus menjamin

keamanan maritim agar pembangunan kemaritiman bangsa Indonesia dapat terwujud yaitu:

a. Mengaktualisasikan pembangunan kesadaran maritim (*Maritime Domain Awareness/MDA*)<sup>24</sup>. Bila dilihat dari konstelasi geografis Indonesia dan perkembangan lingkungan strategis saat ini dimana negara-negara maju terus mengembangkan ekonominya melalui sektor kelautan maka TNI Angkatan Laut melalui program ini berupaya membangun kesadaran maritim bangsa Indonesia yang diimplementasikan dengan pembangunan alutsista produksi dalam negeri seperti rencana pembangunan kapal selam ke-3 dan kapal kombatan di dalam negeri sebagai salah satu upaya peningkatan kesadaran maritim dari berbagai aspek. Ditinjau dari **aspek teknologi**, dibangunnya kapal selam tersebut dapat mendorong usaha industri dan jasa maritim menuju kemandirian alutsista melalui ToT (*Transfer of Technology*), dari **aspek politik** dapat memberikan efek penangkalan (*deterrence effect*) dan posisi tawar (*bargaining position*) di kawasan regional maupun internasional, dari **aspek pertahanan keamanan** dapat menjamin tegaknya kedaulatan di seluruh wilayah laut dan laut yurisdiksi nasional, yang pada akhirnya akan meningkatkan kepada **aspek ekonomi** karena dapat memberikan kontribusi yang besar kepada negara untuk kemakmuran masyarakat Indonesia karena terjaminnya keamanan nasional (*national security*) dan dari **aspek sosial budaya** yang dapat memberikan rasa bangga bagi bangsa Indonesia yang memandang laut sebagai alat pemersatu dan kesejahteraan bangsa. Dalam program pembangunan kemandirian alutsista, akan banyak

---

<sup>24</sup> Pengintegrasian antara instansi-instansi dan badan-badan maritim yang secara ketat untuk selalu berkoordinasi dan mengidentifikasi setiap kemungkinan ancaman yang dapat mengganggu kepentingan nasional dari aspek keamanan, ekonomi dan lingkungan.



instansi-instansi terkait dan industri-industri swasta maupun pemerintah yang ikut terlibat dalam program menuju kemandirian alutsista, hal ini sebagai konsekuensi logis, karena adanya penilaian yang bersifat sangat strategis sekaligus dapat membuka peluang bisnis dan investasi bagi industri galangan kapal nasional maupun swasta. Dengan banyaknya peluang bisnis akan meningkatkan peran serta masyarakat dalam mendukung pembangunan sektor maritim, sehingga dapat menumbuhkan kesadaran maritim yang semakin merata.

TNI Angkatan laut ikut mendorong kebangkitan industri dalam negeri antara lain melalui pembangunan kapal perang jenis Kapal Cepat Patroli (*Fast Patrol Boat*), *Landing Platform Dock* (LPD) di PT PAL Surabaya, Kapal Bantu Cair Minyak (BCM) oleh PT Anugerah Buana Marine di Banten, Kapal Cepat Rudal 43 meter di PT Palindo Marines, Batam dan Kapal Angkut Tank (AT) oleh PT Kodja Bahari, Jakarta dan PT Daya Radar Utama di Lampung. Untuk memperkuat patroli udara maritim TNI Angkatan Laut juga melaksanakan pengadaan pesawat udara dan helikopter dari PT Dirgantara Indonesia, pembangunan sarana deteksi *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) yang dipasang pada beberapa pos pengamat dilengkapi dengan radar *surveillance* untuk daerah pesisir di wilayah perbatasan. Disamping itu dilaksanakan pula program pemeliharaan, dimana seluruh alutsista yang dimiliki diupayakan untuk senantiasa siap melaksanakan tugasnya. Program pemeliharaan tersebut salah satunya ditempuh dengan cara revitalisasi dan modernisasi alutsista yang sudah ada agar dapat dipakai dalam jangka waktu lama, seperti diantaranya *repowering* beberapa KRI kelas *Frigate* sehingga mampu digunakan 10-15 tahun ke depan, revitalisasi peralatan deteksi dan persenjataan di beberapa KRI dan pesawat udara patroli, yang semuanya dilakukan oleh industri dalam negeri.

b. Membangun kekuatan demi menjamin tetap terlaksananya tugas pokok TNI dalam menjaga dan menjamin tegaknya kedaulatan dan hukum di Indonesia. Dalam menjalankan tugas pokoknya, TNI Angkatan Laut dihadapkan pada suatu kendala dimana kekuatan yang dimilikinya masih sangat terbatas apabila dihadapkan dengan luas perairan yang harus diamankan. Dengan kondisi tersebut dan memperhitungkan kemampuan negara, TNI Angkatan Laut telah mengkaji serta merancang suatu konsep pembangunan kekuatan yang realistis dituangkan dalam kebijakan pembangunan TNI Angkatan Laut menuju kekuatan pokok minimum (*Minimum Essential Force/MEF*) yang disusun secara bertahap dari tahun 2010 s.d 2024. Di tengah keterbatasan anggaran pertahanan, Pemerintah telah menetapkan kebijakan pembangunan yang berdasarkan kemampuan (*capability based design*). Program pengadaan alutsista guna memenuhi kebutuhan alutsista TNI Angkatan Laut untuk meningkatkan kegiatan operasi patroli pengamanan laut, diantaranya pengadaan kapal perang baik dari luar negeri ataupun pembangunan kapal perang di dalam negeri. Dalam program tersebut, untuk pengadaan alutsista tetap mengedepankan industri-industri pertahanan nasional, sedangkan untuk pengadaan alutsista dari luar negeri diupayakan disertai dengan program *transfer of technology* (ToT) guna membangun kemandirian industri pertahanan dalam negeri di masa depan. Hal ini dilakukan agar industri-industri pertahanan dalam negeri dapat menjadi salah satu kompetitor industri pertahanan pada tingkat internasional.

c. Mengaktualisasikan strategi pengamanan wilayah laut secara sinergis, efektif dan efisien antar instansi terkait, sejalan dengan paradigma dan tata kelola pemerintah yang baik (*good governance*) dan pemerintahan yang bersih (*clean government*), lebih demokratis dan transparan sesuai aturan dan perundang-undangan yang berlaku. Pada hakikatnya upaya menjaga

keamanan wilayah laut yurisdiksi nasional yang digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran seluruh rakyat Indonesia merupakan kewajiban dari seluruh komponen bangsa terutama para instansi pemerintah yang memiliki kewenangan di laut sesuai aturan yang ada, termasuk TNI Angkatan Laut. Dengan melibatkan seluruh *stakeholder* yang terkait secara sinergis akan menghasilkan upaya pengamanan wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia yang efektif dan efisien. Upaya tersebut didukung dengan strategi diplomasi dalam rangka membangun *Confidence Building Measure* (CBM). Arah dari pembangunan CBM tersebut sebenarnya merupakan implementasi dari salah satu politik luar negeri Indonesia dalam menjalin kerja sama dengan negara lain, yaitu *A Million Friends, Zero Enemy*<sup>25</sup>. Kegiatan yang dilaksanakan diantaranya adalah *Navy to Navy Talks* (NTNT), *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS), *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS), *Be Annual Indonesian Navy activities* (*International Maritime Security Symposium 2013* dan *Multilateral Exercise Komodo*), latihan bersama bilateral maupun multilateral, patroli terkoordinasi di Selat Malaka, pelibatan pasukan dan KRI dalam misi perdamaian dunia di bawah PBB, seperti UNIFIL Lebanon dan MTF 151 di Somalia serta *event* angkatan laut internasional lainnya, seperti kerja sama *information sharing* antara TNI Angkatan Laut dengan *International Fusion Center* (IFC) di Singapura.

Disamping itu TNI Angkatan Laut juga telah melakukan beberapa perubahan organisasi sesuai dengan Perpres Nomor 10 Tahun 2010, tentang Susunan Organisasi TNI, dimana TNI Angkatan Laut akan mengembangkan organisasinya menjadi tiga

---

<sup>25</sup> Sambutan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, pada acara pembukaan *Asian Pacific Security and Defense Forum Exhibition* (APSDEX) dan *Jakarta International Defense Dialogue* (JIDD), 23 Maret 2011 di Jakarta.

armada kawasan, menyesuaikan dengan kondisi konstelasi geografis Indonesia yang memiliki banyak corong strategis (*choke point*). Selain pengembangan kekuatan armada, kekuatan pasukan Marinir juga digelar di daerah-daerah rawan di perbatasan, guna merespon ancaman yang datang. Penggelaran tersebut sebenarnya bukan ditujukan sebagai *show of force* terhadap negara-negara tetangga namun lebih kepada *balancing without alliance* atau sebagai penyeimbang di antara kekuatan-kekuatan besar yang bersaing di kawasan Asia Tenggara maupun Asia Pasifik. Dalam konteks itu, Indonesia tidak akan menjadi pengikut salah satu dari kekuatan-kekuatan yang tengah bersaing.

d. Menggelar kekuatan unsur-unsur kapal perang berdasarkan tingkat kerawanan masing-masing perairan. Dihadapkan pada keterbatasan jumlah alutsista yang dimiliki maka perairan yang dinilai rawan akan ancaman terhadap kedaulatan dan pelanggaran hukum memperoleh prioritas untuk penggelaran kekuatan. Penggelaran kekuatan itu senantiasa memperhatikan masukan dari unsur intelijen maritim. Selain wilayah-wilayah perbatasan, unsur-unsur TNI AL juga dihadirkan di perairan strategis seperti di ketiga ALKI dan Selat Malaka. Khusus untuk Selat Malaka, kehadiran tersebut merupakan bagian dari inisiatif bilateral dan multilateral TNI AL dengan Angkatan Laut negara-negara sekitar (Singapura, Malaysia dan Thailand) guna menjamin keamanan maritim di kawasan.

e. Melaksanakan operasi survei hidrografi secara rutin guna verifikasi titik referensi dan *re-survey* titik dasar untuk menentukan wilayah NKRI. Hal ini dilakukan untuk menetapkan titik dasar dan garis pangkal karena setiap perubahan titik dasar bisa berpengaruh terhadap keberadaan atau perubahan wilayah NKRI. Disamping untuk menetapkan garis batas wilayah NKRI dengan negara tetangga, data informasi yang dikumpulkan juga

digunakan untuk menunjang kegiatan pembangunan di daerah, misalnya pembangunan pelabuhan perintis, inventarisasi sumber daya alam atau kegiatan lain yang terkait dengan pembangunan sektor kelautan.

f. Melaksanakan Operasi Bakti Surya Bhaskara Jaya (SBJ) yang telah dilakukan oleh TNI Angkatan Laut sejak tahun 1980-an. Operasi bakti SBJ merupakan wujud kepedulian dan peran serta TNI Angkatan Laut untuk mendinamisasikan pembangunan daerah terpencil, khususnya pulau-pulau kecil yang tidak terjangkau oleh transportasi darat dan udara dalam rangka meningkatkan kesejahteraan penduduknya. Kegiatan operasi bakti SBJ ini secara langsung turut mendorong dan meningkatkan kepercayaan masyarakat pesisir terhadap pemerintah Indonesia guna menghilangkan kesan negatif terhadap pemerintah Indonesia yang dianggap memarginalkan pembangunan di daerah terpencil dan pulau-pulau kecil yang dapat berdampak pada turunnya rasa nasionalisme sebagai bangsa Indonesia.

g. Melaksanakan program kegiatan Ekspedisi Kesra Nusantara (EKN) yang merupakan program kerja sama antara beberapa kementerian seperti Kemenko Kesra, Kemenkes, Kemensos, Kemendikbud dan TNI Angkatan Laut serta beberapa BUMN. Program ini bertujuan untuk menjamin penyebaran kesejahteraan bagi penduduk di daerah-daerah terpencil. Ekspedisi Nusantara mencakup bantuan sosial, pasar murah, penyuluhan-penyuluhan dan hiburan bagi masyarakat. Program ini adalah suatu bentuk dukungan terhadap kebijakan pemerintah dalam memberikan kesejahteraan kepada seluruh masyarakat khususnya di daerah terpencil dan pulau-pulau kecil. Saat ini EKN berubah menjadi Bakti Kesra Nusantara (BKN)

dengan format kegiatan yang sama dan dimasukkan bersamaan dengan agenda nasional yang dinamakan *Sail*<sup>26</sup>.

h. Membangun kapal pintar sebagai wadah pelestarian sumber daya kelautan sekaligus sebagai upaya mencerdaskan kehidupan bangsa. Pembangunan kapal pintar merupakan sumbangsih dari Solidaritas Istri Kabinet Indonesia Bersatu (SIKIB) sebagai implementasi program pemerintah yaitu Program Indonesia Pintar agar dapat menjangkau wilayah-wilayah terpencil. TNI Angkatan Laut bekerja sama dengan lembaga keuangan pemerintah turut berkontribusi dalam menyukseskan program tersebut. Kapal pintar merupakan kapal hasil produksi dalam negeri yang dirancang sebagai perpustakaan bergerak serta dilengkapi buku dan alat peraga setingkat sekolah dasar, sekolah menengah pertama, dan sekolah menengah atas, serta pengetahuan umum. Selain fasilitas perpustakaan umum tersebut, kapal pintar juga menyediakan komputer, termasuk koneksi internet serta alat instruksi dan penolong instruksi multimedia. Saat ini telah ada tiga kapal pintar yang beroperasi untuk membantu pendidikan masyarakat terpencil di wilayah Kepulauan Riau, Sulawesi Selatan, dan Papua Barat. Hal ini sekaligus membuka wawasan tidak hanya bagi masyarakat pesisir namun juga bagi masyarakat pedalaman.

i. Melaksanakan program kegiatan Pasar Bergerak atau *Mobile Market*. Dalam program ini kapal-kapal TNI AL akan

---

<sup>26</sup> Pada mulanya kegiatan berupa lomba layar (*sail*) dan parade kapal perang seperti yang dilaksanakan di Indonesia pertama kali tahun 1995. Namun kegiatan ini mulai digabung saat *Sail* Bunaken tahun 2009 di Sulut. Kegiatan makin lengkap dan dikoordinasikan oleh Kemenko Kesra mulai *Sail* Banda 2010, *Sail* Wakatobi-Belitong 2011, *Sail* Morotai 2012, *Sail* Komodo 2013 dan tahun 2014 direncanakan *Sail* Raja Ampat. Kegiatan yang menggunakan KRI ini menyinggahi pulau-pulau terdepan, melibatkan 9 Kementerian dan 15 BUMN bekerja sama dengan TNI/TNI AL.

bergerak dari pulau ke pulau, dengan membawa komoditas perdagangan yang dibutuhkan oleh masyarakat setempat dan dijual dengan harga yang terjangkau, serta membeli komoditas yang dihasilkan oleh masyarakat setempat yang selama ini dijual sangat murah karena ketiadaan sarana angkut ke pasar yang lebih besar. Dengan adanya *mobile market* diharapkan dapat membantu kesulitan masyarakat setempat untuk pemenuhan kebutuhan bahan pokok, di samping itu kebutuhan pokok dapat dibeli dengan harga murah yang pelaksanaannya dilakukan oleh KUD setempat didukung oleh Inkopal dan tidak berorientasi untuk mencari keuntungan (*profit oriented*). Program kegiatan pasar bergerak ini diharapkan dapat dijadikan contoh bagi instansi-instansi terkait lainnya di bidang maritim, apabila program ini bersifat nasional maka akan mempertebal kesadaran masyarakat setempat sebagai bagian dari bangsa Indonesia sekaligus menekan interaksi ekonomi lintas perbatasan yang dilakukan oleh masyarakat setempat.

j. Membuka Pendidikan Strata-2 dengan program studi Analisis Sistem dan Riset Operasi (ASRO) di Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL) mulai tahun 2013, dan disahkan melalui Surat Dirjen Dikti Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 4/H/KR/2013 tanggal 19 Februari 2013. Program studi ini merupakan satu-satunya di Indonesia dan diharapkan menghasilkan tenaga pengembang dan calon ilmuwan di bidang teknologi pertahanan kemaritiman, setingkat S2 (magister) bagi perwira TNI yang menempuh pendidikan di lembaga tersebut. Perwira-perwira lulusan S2 ini diharapkan dapat mengimplementasikan disiplin ilmunya guna mengembangkan pembangunan nasional dari aspek maritim. Pada saat yang sama TNI Angkatan Laut juga mengirimkan personel-personel terpilih untuk mengikuti pendidikan S2 dan S3 baik perguruan tinggi dalam negeri seperti UI, IPB, UGM, ITB dan Unhan, maupun

perguruan tinggi luar negeri seperti di Amerika, Australia, Kanada, Rusia dan Singapura.

k. Melaksanakan pembinaan gerakan Pramuka Saka Bahari untuk menanamkan rasa cinta tanah air khususnya aspek bahari. Pembinaan secara informal melalui gerakan pramuka diharapkan dapat menanamkan kesadaran generasi muda sejak dini untuk mencintai lautan dan melindungi sumber-sumber daya di dalamnya. Dari generasi muda Pramuka Saka Bahari ini diharapkan dapat melestarikan budaya maritim yang saat ini cenderung terabaikan, bahkan mengembangkannya di lingkungan masing-masing.

l. Menyelenggarakan kegiatan dua tahunan (*Be Annual Indonesian Activities*) berupa Simposium Internasional tentang Keamanan Maritim (*International Maritime Security Symposium/IMSS*) dan *Multilateral Naval Exercise* Komodo. IMSS telah dimulai pada tahun 2013 dan *Multilateral Naval Exercise* Komodo dilaksanakan bulan maret tahun 2014. Kedua event tersebut akan dilaksanakan dua tahunan secara bergantian setiap tahun. IMSS merupakan forum sangat strategis karena mengundang angkatan laut negara sahabat yang menjadi anggota maupun pengamat dari *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) dan *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS). WPNS merupakan forum dialog tentang keamanan maritim bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara dan Samudera Pasifik Barat, sedangkan IONS adalah forum dialog negara-negara yang berada di kawasan Samudera Hindia, dan Indonesia merupakan anggota WPNS dan IONS. IMSS membahas isu-isu yang menjadi perhatian dunia internasional seperti *Maritime Safety, Maritime Environment Protection Humanitarian Assistance and Disaster Relief, Maritime Border Dispute Area* dan *Maritime Terrorism, Piracy and Sea Robbery*. Sedangkan *Multilateral Naval Exercise*



Komodo dilaksanakan dalam dua *phase* secara berkelanjutan, yaitu *phase* di darat (*Harbour Phase*) dan *phase* di laut (*Sea Phase*). Latihan ini diikuti oleh Angkatan Laut Negara ASEAN ditambah dengan beberapa Angkatan Laut Negara besar dunia antara lain Malaysia, Singapura, Brunei Darussalam, Thailand, Filipina, Vietnam, Kamboja, Myanmar, Laos, India, Jepang, Korea Selatan, Selandia Baru, Australia, Amerika Serikat, China, Dan Rusia. Pada tahun 2014, latihan bersama ini difokuskan pada penanganan bencana alam dengan daerah latihan di Batam dan Natuna. IMSS dan Latihan Komodo dilaksanakan sebagai wujud peran diplomasi TNI Angkatan Laut sekaligus sebagai wadah eksistensi bangsa Indonesia yang memiliki hak dan kewajiban sebagai negara kepulauan. Kegiatan ini akan terus berlanjut dan berkesinambungan untuk merespon setiap tantangan sesuai dinamika perkembangan lingkungan strategis aspek maritim.

12. **Penutup.** Bila dihadapkan dengan perkembangan lingkungan strategis bidang maritim yang dinamis dan kompleks, serta kondisi bangsa Indonesia yang memiliki konstelasi geografis yang sangat strategis, maka TNI Angkatan Laut sebagai salah satu komponen kekuatan maritim terus berupaya untuk membangun negara Indonesia sebagai negara maritim yang besar. Sesungguhnya bangsa Indonesia saat ini memiliki kekuatan maritim yang sangat besar, namun karena pengelolaan dan sistem manajemen yang belum optimal maka kekuatan maritim yang ada belum memiliki peran atau kontribusi yang signifikan dalam pembangunan nasional Indonesia, khususnya di bidang ekonomi. Langkah-langkah yang diambil TNI Angkatan Laut, memiliki dampak strategis tidak hanya di dalam negeri namun juga di dunia internasional. Apabila langkah tersebut didukung dengan sinergitas seluruh komponen bangsa sesuai dengan strategi yang telah dirumuskan, maka kejayaan maritim bangsa Indonesia akan kembali terulang pada saat masa kerajaan Sriwijaya dan Majapahit.

Guna mewujudkan hal tersebut dibutuhkan suatu keberanian dan tekad yang kuat untuk mengubah *mindset* bangsa Indonesia dari berwawasan kontinental agraris menjadi berwawasan maritim. Perubahan *mindset* ini bukan untuk kita yang hidup saat ini tetapi untuk generasi penerus menuju kejayaan bangsa Indonesia, dan ini semua membutuhkan pengorbanan. ***No matter how small a sacrifice, not a vain thing*** (Sekecil apapun suatu pengorbanan, bukanlah suatu hal yang sia-sia).

## *Curriculum Vitae*



**Nama : Dr. Marsetio**  
Pangkat/Korps : Laksamana TNI  
(Mantan Kepala Staf Angkatan Laut)

### **1. Pendidikan Umum : S3 - UGM**

### **2. Pendidikan Militer**

- Akabri Laut Angkatan 26 Tahun 1981
- *Operation School* (Belanda, 1986)
- *ISC Royal Naval College* (Inggris, 1991)
- Seskoal Dikreg XXXIV/1996
- Sesko TNI Susreg XXVIII/2001
- *Naval Operation Course* (Italia, 2002)
- Lemhannas KRA 37/2004
- *Senior Executive Course/APCSS* (Hawaii USA, 2007)
- *Harvard Kennedy School, Leadership For the 21<sup>st</sup> Century : Chaos, Conflict and Courage*, 2014

### **3. Tanda Kehormatan**

**Dalam Negeri** : Bintang Dharma; Bintang Yudha Darma; Bintang Yudha Dharma Nararya; Bintang Jalasena Utama; Bintang Kartika Eka Paksi Utama; Bintang Swa Bhuwana Paksa Utama; Bintang Bhayangkara Utama; Bintang Jalasena Pratama; Bintang Jalasena Nararya; ; SL Dharma Samudra; SL Kesetiaan XXIV, XVI, VIII, Tahun; SL GOM VII; SL Seroja; SL Bhakti; SL Dwidya Sista; SL Dwidya Sista I; SL Dwidya Sista II; SL Dharma Nusa; SL Wira Dharma; SL Wira Nusa; SL Kebaktian Sosial; SL. Wira Karya.

**Luar Negeri :** Medali “*For Strenghtening Combat Fraternity*” dari Pemerintah Rusia, Medali *National Security Merit “Tong II”* dari Pemerintah Korea Selatan; Bintang Kehormatan “*The Legion of Merit*” dari Pemerintah Amerika Serikat, Bintang Kehormatan “*Nishan-E-Imtiaz*” dari Pemerintah Pakistan, Bintang Kehormatan “*First Degree-Gallant Commander Of The Malaysian Armed Force* (DKAT) dari Pemerintah Malaysia.

#### **4. Penghargaan Yang Diterima**

##### **Militer :**

- Adhi Makayasa (Lulusan Terbaik) - AAL 1981
- Dharma Wiratama (Lulusan Terbaik) - Seskoal 34 / 1997
- Prestasi Terbaik (Lulusan Terbaik) -Sesko TNI Angkt. 28 / 2001
- Wibawa Seroja Nugraha (Lulusan Terbaik) – PPRA Lemhannas Angkt. 37 / 2004

##### **Perguruan Tinggi :**

- Predikat Cumlaude Pada Program Doktor Kajian Budaya Dan Media UGM

##### **Dewan Adat :**

- Dawan Ulu Kai Saka Lau Meite Maluku (Pemimpin Besar Yang Melindungi Laut Maluku) dari Majelis Latupati Maluku
- Pangeran Niti Lodaya Samudra (Pemimpin Yang Menata/Mengayomi Samudra) dari Kerajaan Amantubillah Mempawah Pontianak
- Tuha Samega Asi (Pemimpin Pengawal Samudera Raya) dari Bupati Nias Selatan
- Datok Wira Lela Segara (Datok Samudera Yang Gagah Berani) dari Lam Kepulauan Riau

#### **5. Pengalaman Penugasan, Dosen dan Publikasi**

- Komandan Kapal Perang di Armatim dan Armabar (Terakhir Sebagai Komandan Kapal Frigate KRI Ahmad Yani-351);
- Komandan Gugus Tugas Laut Latihan Bersama Indonesia-Amerika, Latihan Bersama Indonesia-Australia dan Indonesia-Malaysia;

- Komandan Gugus Tugas Ambalat 2005-2006;
- Paban-V/Sopsal; Dankolatarmatim; Asops Pangarmatim; KS Guspurlatim; Waasrena Kasal; Danlantamal IV/TPI; Waasops Pang TNI; Pangkolinlamil; Pangarmabar; Wakasal, Kasal;
- Pembicara dan Moderator berbagai Seminar, Simposium dan Workshop di Dalam Negeri dan Luar Negeri antara lain Workshop/WPNS Tahun 2000 di Christchurch New Zealand, International Sea Power Symposium tahun 2011 di Rhode Island, USA, Langkawi International Maritime Conference 2013 di Malaysia, Maritime Security Conference IMDEX 2013 di Singapura, Jakarta International Defense Dialogue Tahun 2013 dan Tahun 2014, International Sea Power Symposium tahun 2014 di Rhode Island, USA.
- Mengajar Di Berbagai Institusi Militer: Seskoal; Seskoad; Seskoau; Sesko TNI; Lemhannas; dan Sebagai Dosen Tetap di Unhan, UHT, STTAL, Dosen Kehormatan Luar Biasa di Universitas Halu Oleo, Universitas Batam, Universitas Widya Mandala serta Mengajar Di UI, Unibraw, UNDIP, UGM, ITS, IMI, UMB dan Umrah.
- Menulis Artikel, Jurnal dan Buku. Publikasi Terakhir: *“Sea Power Indonesia”*, Jakarta, 2014, Paradigma Baru TNI AL Berkelas Dunia, Jakarta, 2014.