

Plagiarism Checker X Originality Report



Plagiarism Quantity: 19% Duplicate

Date	Thursday, May 31, 2018
Words	446 Plagiarized Words / Total 2383 Words
Sources	More than 45 Sources Identified.
Remarks	Low Plagiarism Detected – Your Document needs Optional Improvement.

Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia; Gugusan Gagasan dan Pemikiran Segenap Pejuang Intelektual untuk Negara Maritim Indonesia Penulis: Prof. Ir. Daniel Mohammad Rosyid, Ph.D.; Prof. Dr. Apridar, S.E., M.Si.; Kusnadi; Masyhuri Imron; Ary Wahyono; Suryo Sakti Hadiwijoyo Penyunting: Arif Abdulrahkim Hak Cipta 2016 pada penulis GRAHA ILMU Ruko Jambusari 7A Yogyakarta 55283 Telp: 0274-4462135; 0274-882262; Fax: 0274-4462136

E-mail: info@grahailmu.co.id Hak Cipta dilindungi undang-undang.

Dilarang memper banyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, secara elektronik maupun mekanis, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan teknik perekaman lainnya, tanpa izin tertulis dari penerbit. Buku ini diterbitkan atas kerjasama Penerbit Graha Ilmu dengan Penerbit Graha Literata Buku untuk Indonesia; Tidak diperjualbelikan. ISBN: 978-602-262-557-5 Cetakan Pertama, tahun 2016

Sumbangan Pemikiran Dunia Pendidikan untuk Indonesia Sebuah buku berisi kumpulan tulisan yang diterbitkan oleh Penerbit Graha Ilmu yang bekerja sama dengan para penulis dari kalangan perguruan tinggi dan lembaga penelitian.

Sebuah gerakan penyebaran ilmu pengetahuan - transferring knowledge from campus to the other - sebagai wujud tanggung jawab sosial, baik penerbit maupun penulis. Sebuah buku yang tidak diperjualbelikan, tetapi dibagikan secara cuma-cuma kepada semua pihak terkait yang memerlukannya. Dalam satu tahun akan diterbitkan beberapa buku dengan tema yang beragam. Tema-tema yang diagendakan bagi Buku untuk Indonesia tahun 2016, bisa dilihat di www.grahailmu.co.id KATA PENGANTAR Rainha de Jepara, Senora Pade Rosa se Rica Dalam sebuah novel berjudul Arya Penangsang, karya Nassirun Purwokartun, ada sebuah sekuel yang menggambarkan hancurnya hati Ratu Kalinyamat. Sekuel ini terjadi pasca pertemuan agung di Keraton Demak yang menetapkan perubahan besar kebijakan politik Kerajaan Demak.

Salah satu implementasi atas perubahan policy tersebut, Keraton memutuskan penghentian segala pengiriman armada laut. Fokus Demak tidak lagi ke luar, tetapi ke dalam atau pedalaman. Selama ini dinilai aspek agraris (ke dalam) terlupakan karena sibuk mengurus aspek maritim (ke luar). Memang, seperti diceritakan dalam sejarah, sejak Raden Patah memerintah, kemudian diteruskan Adipati Unus dan Sultan Trenggono, Kerajaan Demak berkali-kali mengirimkan armada lautnya untuk memerangi Portugis di Malaka. Demak pun menjadi negara maritim yang disegani.

Ratu Kalinyamat yang juga putri kandung Sultan Trenggono ini, sangat terpukul dengan arah kebijakan baru Keraton Demak. Persiapan yang sedang dilakukannya di Jepara, dalam rangka penyerangan ke Malaka lagi sudah hampir selesai. Pembuatan kapal- viii Menuju

Kedaulatan Maritim Indonesia kapal perang yang lebih canggih dari penyerangan sebelumnya sudah siap di dermaga Jepara. Bahkan pengumpulan kebutuhan logistik, sebagian besar sudah siap. Tetapi semua persiapan tersebut harus dihentikan dan tidak boleh diteruskan.

Mungkin, kiprah Ratu Kalinyamat belum banyak yang tahu. Dalam pengajaran sejarah, yang paling sering diceritakan hanyalah sebagai seorang istri yang sakit hati karena suaminya, Pangeran Hadiri terbunuh, konon oleh Arya Penangsang. Lalu melakukan tapa tanpa busana, sampai balas dendam kematian suaminya terbalas. Padahal, pada tahun 1550, Ratu Kalinyamat pernah mengirimkan 400 kapal perang Demak dan 4.000 prajurit untuk membantu pembebasan Malaka dari penguasaan Portugis.

Bahkan dalam sejarah Portugis, Ratu Kalinyamat ditulis dengan julukan menggetarkan hati, Rainha de Jepara, Senora Pade Rosa se Rica atau Ratu Jepara yang penuh kekuatan dan kekuasaan (dikutip dari laman dosenindonesia.wordpress.com dalam <http://rajasamudera.com/2014/09/1550-ratu-kalinyamat-kirim-40-kapal-perang-bebaskan-malaka/>). Tentunya bukan hal yang sederhana, jika sebuah kadipaten sampai mampu mengorganisir dan mengirimkan armada sebesar itu. Jika tanpa dimilikinya visi kemaritiman yang kuat dan telah dibangun sejak lama serta konsistensi dalam menjalankannya.

Sehingga, menurut hemat saya, kemungkinan besar keterpukulan Ratu Kalinyamat bukanlah pembatalan pengiriman kembali armada laut yang telah dia persiapkan, tetapi berubahnya visi Keraton Demak dari visi maritim menjadi visi agraris. Sejarah pun menjadi saksi, semenjak itu, dari Jaman Sultan Hadiwijaya di Pajang sampai Mataram, tidak ada lagi cerita tentang pengiriman armada laut yang besar dari kerajaan-kerajaan di Jawa.

Sultan Agung Hanyokrokusuma yang terkenal karena menyerang Batavia beberapa kali, menggunakan pasukan infanteri atau angkatan darat dan bukan angkatan laut. Kata Pengantar ix Sekelumit cerita di atas, saya tulis untuk memulai pengantar atas Buku Untuk Indonesia yang kali ini mengambil tema Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia. Keputusan yang terjadi sekitar 4 abad yang lalu tersebut ternyata cukup mengguratkan pengaruh terhadap mindset atau visi Bangsa Indonesia sampai saat ini, yang telah 71 tahun merdeka. Memang Visi kemaritiman atau ocean based development sudah mulai diperbincangkan

kembali, namun masih berada pada tahap diperjuangkan.

Sepertinya perlu usaha cukup panjang untuk menyadarkan segenap bangsa bahwa negara maritim adalah sebuah takdir geostrategik. Bersyukur sekali, kami mendapat sumbangan pemikiran dari 6 pejuang intelektual yang dalam kesehariannya banyak memberikan perhatian kepada dunia maritim dan kelautan. Untuk itu kami mengucapkan terima kasih kepada penulis yang telah berkenan menyumbangkan pemikirannya. Beliau adalah Prof. Ir. Daniel Mohammad Rosyid, Ph.D., Prof. Dr. Apridar, S.E., M.Si., Kusnadi, Masyhuri Imron, Ary Wahyono, dan Suryo Sakti Hadiwijoyo.

Dan khusus Pak Kusnadi dari Jember, terima kasih atas bantuan mengenalkan kami kepada penulis dan peneliti yang concern di bidang maritim. Mengawali buku ini, kami menampilkan artikel Prof. Ir. Daniel Mohammad Rosyid, Ph.D., yang menuangkan idenya terkait sistem pendidikan dan pembelajaran. Kami meminta tambahan 1 artikel ini karena sepakat dengan pendapat beliau, bahwa perkembangan arsitektur maritim di Indonesia akan ditentukan oleh budaya belajar yang mengutamakan relevansinya dengan konteks maritim negara kepulauan Indonesia.

Terakhir, saya teringat kata-kata ST Sunardi dari Realino Sanata Dharma, bahwa tugas para intelektual adalah menyampaikan kebenaran kepada penguasa walau di bawah ancaman moncong senjata. x Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia Perubahan apapun memang harus ada yang memulainya. Sekecil apapun itu. Selamat membaca. Yogyakarta, Februari 2016 Arif Abdulrahim - Penyunting DAFTAR ISI KATA PENGANTAR vii DAFTAR ISI xi REKONSTRUKSI PEMIKIRAN IPTEK: PENGEMBANGAN, KOMPETENSI DAN DISTRIBUSI SDM BIDANG SDA DAN MARITIM Daniel Mohammad Rosyid 1 KOMITMEN MENUJU POROS MARITIM DUNIA Apridar 17 ARSITEKTUR MARITIM DI INDONESIA: A Conceptual Note Daniel Mohammad Rosyid 25 MEMBANGUN DESA PESISIR = MEMBANGUN NEGARA MARITIM INDONESIA Kusnadi 41 DINAMIKA SOSIAL NELAYAN MISKIN DAN STRATEGI PENINGKATAN KESEJAHTERAAN MELALUI PENGEMBANGAN KEPEMILIKAN SARANA KOLEKTIF [CAPITAL SHARING] Ary Wahyono 57 xii Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia PERBATASAN MARITIM INDONESIA DALAM PERSPEKTIF GEOPOLITIK, GEOSTRATEGIS, DAN GEOEKONOMI Suryo Sakti Hadiwijoyo 73 MENJAGA KEDAULATAN MARITIM MELALUI PENINGKATAN PERAN NELAYAN DALAM PENANGANAN ILLEGAL FISHING Masyhuri Imron

115 -oo0oo- KOMITMEN MENUJU POROS MARITIM DUNIA Apridar Guru Besar dan Rektor Universitas Malikussaleh [Unimal] Aceh 18 Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia B ANGSA ini ditakdirkan sebagai negara kepulauan dengan laut yang membentang, terdiri dari 17.000 pulau dan tercatat sebagai negara kepulauan terbesar dunia plus dilengkapi dengan 95.181 km garis pantai, 70 persen wilayah berupa laut. Ingat, garis pantai negeri ini kedua terpanjang setelah Kanada.

Laporan United Nation Conference on Trade and Development 2012 lalu menyebutkan 45 persen dari seluruh komoditas dan produk yang diperdagangkan di dunia dengan nilai USD1.500 triliun/tahun dikapalkan melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia. Potensi ini disadari benar oleh elit bangsa ini. Sehingga, mantan Presiden Abdurrahman Wahib pada September 1999 mencanangkan fokus pembangunan kembali ke laut (Rokhmin Dahuri, 2015). Diteruskan oleh Megawati Sukarno Putri hingga Presiden Joko Widodo (Jokowi) saat ini.

Sayangnya, niat membangun laut itu timbul tenggelam, bagai kapal yang sedang dihantam gelombang. Komitmen pemerintah pusat dan daerah patut diragukan. Salah satu contohnya, belum ada cetak biru bagaimana memaksimalkan potensi laut, jalur tol laut, dan diplomasi laut yang akan digunakan di seluruh nusantara. Ketiadaan cetak biru ini membuat pembangunan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) telantar, salah satunya terdapat di Kecamatan Lapang, Aceh Utara yang telantar sejak tahun 2004. Awalnya, pelabuhan itu akan dijadikan sentra perikanan di Aceh yang terkoneksi ke Pelabuhan Belawan Sumatera Utara hingga ke Port Klang Malaysia.

Namun, hingga kini bangunan itu mangkrak tak jelas kapan difungsikan. Ini salah satu contoh nyata, gagal fokus negara untuk membangun laut. Harapan baru muncul ketika sejak masa kampanye hingga saat ini Presiden Jokowi dan Wakil Presiden Jusuf Kalla menganggas kedaulatan maritim. Mengingat acak kadutnya pembangunan maritim, konsep Jokowi dan JK niscaya menjadi suatu keharusan untuk diimplementasikan. Jangan sampai, konsep itu hanya Komitmen Menuju Poros Maritim Dunia 19 tersimpan dalam arsip negara, mengawang dalam ingatan dan menjadi petarungan wacana antar elit bangsa. CETAK BIRU Untuk mewujudkan kedaulatan maritim, tol laut dan mendorong jalur perdagangan laut, pemerintah pusat tampaknya mulai berbenah.

Mulai merancang Kawasan Ekonomi Kelautan (KEK) di sejumlah daerah, untuk Aceh dipusatkan di Lhokseumawe dengan fokus Pelabuhan Internasional Krueng Geukuh, Aceh Utara. Presiden Jokowi dalam tiga kali kunjungannya sepanjang 2015 ke Aceh menyebutkan KEK Lhokseumawe menjadi fokus perhatian, mengingat kawasan itu adalah jalur lalu lintas perdagangan internasional.

Ribuan kapal melintas laut tersebut saban hari, namun tak satu pun singgah-sekadar mengisi air mineral-di Pelabuhan Krueng Geukuh Aceh Utara. Alih-alih berharap menjadi pelabuhan ekspor-impor, pelabuhan itu bahkan sejak Agustus hingga awal September 2015 mati suri. Tak ada kegiatan bongkar muat atau kapal bersandar. Sebelumnya, kapal kayu sekali waktu memuat sejumlah komoditi pertanian ekspor ke Malaysia, sebaliknya mengimpor keset kaki, bahan elektronik dan lainnya ke Indonesia lewat Pelabuhan Krueng Geukuh. Kini, pelabuhan senyap, hening dan hanya terdengar deru ombak sesekali membentur dinding pelabuhan.

Kondisi ini kurang lebih juga dialami oleh pelabuhan di Kalimantan, Papua, Sulawesi dan kepulauan lainnya di Indonesia. Sejatinya, tujuh bulan Presiden Jokowi memegang kendali negara ini, pelabuhan mati suri itu tidak terdengar lagi. Di sinilah komitmen semua pihak dan lembaga diuji. Benarkah mendukung program poros maritim? Berkomitmenkah membuat tol laut? dan rentetan panjang pertanyaan lainnya. 20 Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia Pemerintah daerah tampaknya masih gamang dan bingung dengan konsep tol laut itu.

Di sinilah perlu cetak biru pembangunan laut setidaknya jangka pendek untuk empat tahun dan jangka panjang sampai 2020 mendatang. Cetak biru ini bisa digunakan oleh presiden berikutnya untuk melanjutkan program Jokowi-JK. Kita terbiasa dengan beda rezim, beda kebijakan dan beda fokus pembangunan. Jika cetak biru ini telah disusun dengan komprehensif, maka rakyatlah yang akan menilai, rezim mana yang berkomitmen menjaga laut Indonesia. Tugas lintas kementerian seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Bea Cukai, Syahbandar, Kementerian Kesehatan, operator pelabuhan dan seluruh stakeholder untuk melaksanakan cetak biru itu.

Tampaknya Menko Kemaritiman perlu kerja keras untuk menyusun cetak biru itu dan mensosialisasikan cetak biru tersebut ke seluruh kabupaten/kota dan provinsi yang memiliki garis pantai. Jika ini tidak dilakukan, maka tol laut akan menjadi wacana, akan bergerak stagnan dan selalu diributkan ketika presiden berkunjung ke daerah yang memiliki luas pantai memadai. Salah satu contoh lambannya program poros maritim ini dapat dilihat bagaimana pemerintah daerah lambat merespon ide presiden untuk membentuk KEK.

Terkesan daerah hanya menunggu kapan program itu tiba. Terkesan itu bukan program bupati/walikota atau gubernur. Namun semata-mata program presiden atau pemerintah pusat. Hal ini bisa dilihat juga belum adanya tata ruang wilayah laut di nusantara. UU 27/2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir jelas mengamanahkan harus dibuat zonasi pesisir di seluruh provinsi. Faktanya hingga kini hanya 15 persen dari seluruh provinsi di Indonesia yang memiliki zona pesisir. Di sini komitmen pemerintah daerah kembali diuji.

Komitmen Menuju Poros Maritim Dunia 21 Anggapan bahwa poros maritim adalah program pusat itu patut dihapuskan dalam setiap benak elit daerah. Jika ingin berkata jujur, anggapan itu pasti terbersit dalam benak elit kabupaten/kota dan provinsi di seluruh negeri ini. Mengapa itu terjadi? Karena, belum seluruh bupati/walikota dan gubernur memiliki pemahaman yang sama dengan Jokowi-JK soal poros maritim. Setidaknya, dalam tahun ini, persamaan sudut pandang soal maritim harus tuntas di semua tingkatan, baik itu kementerian, provinsi dan kabupaten/kota.

Ingat, konsitusi mengamanahkan masa kerja presiden dan wakil presiden hanya lima tahun dalam satu periode. Rasanya tidak cukup untuk menyelesaikan persoalan poros maritim dengan waktu sesingkat itu. Namun, kita berharap, di akhir masa jabatan Jokowi, ada satu atau dua jalur maritim yang telah berhasil dan dapat dinikmati rakyat. MULAI MENGGELIAT Dari sekian banyak kementerian yang terintegrasi dengan poros maritim, tampaknya Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) yang telah menunjukkan kinerja nyata dengan membom kapal-kapal pelaku illegal ? shing di negeri ini.

Menteri Susi Pudjiastuti dan TNI AL sangat bersemangat menegakkan kedaulatan laut Indonesia akhir-akhir ini. Semangat itu perlu dijaga, jangan sampai sirna di tengah jalan. Ikan Indonesia sejatinya menjadi milik anak bangsa dan dipergunakan sebesar-besarnya

untuk kemakmuran rakyat. Untuk mendukung penegakan hukum di laut, membom kapal ilegal dan lain sebagainya, tentu diperlukan penambahan armada TNI AL.

Penambahan kapal selam dan kapal lainnya menjadi suatu keharusan dan mendesak dilakukan. Sehingga, TNI AL dan Polisi Air dan Udara (Polairud) bisa menjaga kedaulatan bangsa di 22 Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia laut dan menangkap pelaku illegal fishing yang menangkap jutaan ton ikan kita saban tahun. Untuk itu, pembangunan industri perkapalan dalam negeri patut dipercepat. Sembari itu, penyiapan sumber daya manusia (SDM) di bidang kelautan, teknologi kelautan, dan lain sebagainya harus dilakukan.

Dan, doktrin pembangunan di laut patut dimasukkan dalam kurikulum pendidikan, sehingga generasi masa depan sadar bahwa laut adalah masa depan dan pusat kejayaan bangsa. Ini untuk menghindari perubahan fokus kebijakan ketika rezim berganti. Untuk mendorong percepatan poros maritim, tidak cukup sekadar konsep, gagasan dan alih teknologi semata. Semua itu membutuhkan dana besar. Untuk itu, mengingat sistem penganggaran bangsa ini melalui dua pintu yaitu eksekutif dan legislatif, maka legislatif pun patut mendukung anggaran untuk pembangunan poros maritim ini. Jika bicara poros maritim, mari melupakan perdebatan Koalisi Indonesia Hebat (KIH) dan Koalisi Merah Putih (KMP).

Lalu, mari membentuk koalisi baru dengan nama Koalisi Maritim Indonesia (KMI) di parlemen. Sehingga, parlemen bisa fokus memplot anggaran untuk mendukung seluruh langkah untuk percepatan poros maritim. Satu hal lagi, mengingat begitu besar dana yang dibutuhkan, sulit membayangkan Indonesia mampu mendanai program poros maritim itu. Maka, kemitraan antar negara pemilik laut seperti Kanada, Singapura, Australia, India dan lain sebagainya patut digagas bersama.

Sehingga, negara sahabat itu bisa turut berperan aktif dalam mewujudkan poros maritim Indonesia sebagai cikal bakal poros maritim dunia. PENGAWASAN Mengingat begitu besar dana yang digelontorkan untuk mewujudkan poros maritim tersebut, maka diperlukan pengawasan ekstra Komitmen Menuju Poros Maritim Dunia 23 ketat dari lembaga penegak hukum (Polri, Kejaksaan dan KPK). Sehingga, dana itu tepat sasaran dan tidak menjadi skandal korupsi. Ingat, korupsi telah menjadi budaya di negeri ini. Untuk itulah, pengawasan anggaran harus dilakukan ekstra ketat dan secara berkelanjutan.

Sehingga, seluruh dana itu benar-benar terserap untuk pembangunan, bukan untuk memperkaya diri sendiri dan golongan. Pada akhirnya, laut adalah kita. Nenek moyang kita orang pelaut, di sana kemakmuran terjamin. Dan, mengutip kalimat veteran angkatan laut Amerika, Alfred Thayer Mahan (1840- 1941) penguasaan atas laut adalah kunci menguasai dunia, jalur perdagangan dunia berada di laut, dan bangsa yang maju adalah bangsa yang memfokuskan dirinya menjadi sea power.

Mari, seluruh anak bangsa berkomitmen untuk membangun bangsa ini dari laut.

KEPUSTAKAAN Apridar. Ekonomi Kelautan. Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, 2010.

....., Mengawal Pembangunan Pesisir. Sinar Harapan, 10 Februari 2015 Dahuri,

Rokhmin, Menuju Poros Maritim Dunia, Seputar Indonesia, 25 Maret 2015 Satria, Arif, Peta

Jalan Poros Maritim, Media Indonesia, 18 Mei 2015 Jayadatri, Burhan. 2015. Membangun

Jatidiri Negeri Bahari.

Artikel tidak diterbitkan -oo0oo-

Sources found:

Click on the highlighted sentence to see sources.

[View all sources](#)