



GRAHA ILMU

BUKU
UNTUK INDONESIA

Menuju Kedaulatan Maritim Indonesia

Gugusan Gagasan dan Pemikiran
Segenap Pejuang Intelektual
untuk Negara Maritim Indonesia

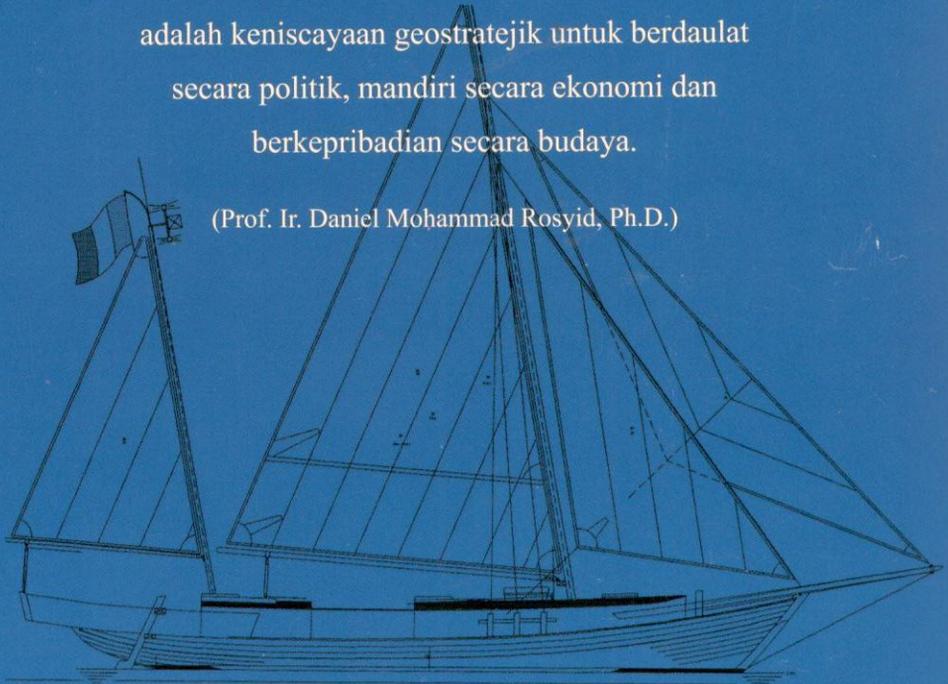
TIDAK UNTUK DIPERJUALBELIKAN

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

Deklarasi Djuanda 1957 merupakan bentuk pengakuan kesadaran ruang yang baru melengkapi Pancasila dan konsepsi negara RI yang diproklamasikan oleh Soekarno-Hatta. Sila ke-3 Pancasila "Persatuan Indonesia" mensyaratkan kesadaran ruang maritim. Menjadi negara maritim adalah keniscayaan geostrategik untuk berdaulat secara politik, mandiri secara ekonomi dan berkepribadian secara budaya.

(Prof. Ir. Daniel Mohammad Rosyid, Ph.D.)



Kapal Bago-Lambo

 **GRAHA ILMU**



GRAHA LITERATA

www.grahailmu.id



ISBN: 978-602-262-557-5



9 786022 625575 >

Menuju **Kedaulatan Maritim Indonesia**

Gugusan Gagasan dan Pemikiran
Segecap Pejuang Intelektual
untuk Negara Maritim Indonesia

Prof. Ir. Daniel Mohammad Rosyid, Ph.D.

Prof. Dr. Apridar, S.E., M.Si.

Kusnadi

Masyhuri Imron

Ary Wahyono

Surjo Sakti Hadiwijoyo

Penyunting: Arif Abdulrahkim



GRAHA ILMU

BUKU 
UNTUK INDONESIA

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

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 memperbanyak atau memindahkan sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, secara elektronis 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

Perubahan apapun memang harus ada yang memulainya. Sekecil apapun itu.

Selamat membaca.

Yogyakarta, Februari 2016

Arif Abdulrahkim - Penyunting

DAFTAR ISI

| | |
|--|-----|
| KATA PENGANTAR | vii |
| DAFTAR ISI | xi |
| REKONSTRUKSI PEMIKIRAN IPTEK: PENGEMBANGAN, KOMPETENSI DAN DISTRIBUSI SDM BIDANG SDA DAN MARITIM | |
| <i>Daniel Mohammad Rosyid</i> | 1 |
| KOMITMEN MENUJU POROS MARITIM DUNIA | |
| <i>Apridar</i> | 17 |
| ARSITEKTUR MARITIM DI INDONESIA: A Conceptual Note | |
| <i>Daniel Mohammad Rosyid</i> | 25 |
| MEMBANGUN DESA PESISIR = MEMBANGUN NEGARA MARITIM INDONESIA | |
| <i>Kusnadi</i> | 41 |
| DINAMIKA SOSIAL NELAYAN MISKIN DAN STRATEGI PENINGKATAN KESEJAHTERAAN MELALUI PENGEMBANGAN KEPEMILIKAN SARANA KOLEKTIF [CAPITAL SHARING] | |
| <i>Ary Wahyono</i> | 57 |

KOMITMEN MENUJU POROS MARITIM DUNIA

Apridar

Guru Besar dan Rektor Universitas Malikussaleh [Unimal] Aceh

BANGSA 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 Pork 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

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 komodity 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.

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, Menteri 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 mengamankan harus dibuat zonasi pesisir di seuruh provinsi. Faktanya hingga kini hanya 15 persen dari seluruh provinsi di Indonesia yang memiliki zona pesisir. Di sini komitmen pemerintah daerah kembali diuji.

Anggapan bahwa poros maritim adalah program pusat itu patut dihapuskan dalam setop 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 mengamankan 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 fishing* 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

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

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-