
PENGUATAN PERAN DAN FUNGSI PELABUHAN DALAM MEWUJUDKAN GAGASAN POROS MARITIM DUNIA

Oleh

Junaedi

Government Study, Universitas Muhammadiyah Makassar

Email: junaedi@unismuh.ac.id

Article History:

Received: 05-01-2022

Revised: 06-01-2022

Accepted: 10-02-2022

Keywords:

Penguatan Peran Dan Fungsi Pelabuhan, Mewujudkan Poros Maritim Indonesia di Dunia

Abstract: Penguatan Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Dunia, Adapun tujuan penelitian ini diharapkan dapat mengkaji dan menganalisis Penguatan Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Dunia, Analisis data dilakukan dengan menggunakan analisis berdasarkan Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Dunia, Bagaimana Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia. Tujuan Penelitian ini diharapkan dapat mengkaji dan menganalisis tentang Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia. Adapun manfaat penelitian penelitian ini bermanfaat terkait Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan dan Sebagai bahan masukan bagi pemerintah khususnya terkait Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia

PENDAHULUAN

Sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki 17.499 pulau dari Sabang hingga Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Keindahan bahari dan hasil laut yang dimiliki Indonesia tentu memiliki kualitas terbaik. Mulai pulau yang cantik akan isi lautnya seperti terumbu karang dan tumbuhan laut. Luas terumbu karang di Indonesia mencapai 50.875 kilometer persegi yang menyumbang 18% luas total terumbu karang dunia dan 65% luas total di *coral triangle*. Sebagian besar terumbu karang ini berlokasi di bagian timur Indonesia.

Batas daratan Indonesia

Batas Wilayah Indonesia mencakup batas daratan Indonesia dan batas laut Indonesia. Indonesia merupakan negara kepulauan sehingga kebanyakan batas wilayah Indonesia berada di lautan. sebanyak 10 Negara yang berbatasan laut dengan Indonesia, sedangkan bagian batas wilayah daratnya hanya berbatasan dengan tiga Negara saja. Malaysia berbatasan dengan Indonesia di Pulau Kalimantan, Timor Leste yang lepas dari Indonesia melalui referendum tahun 1999, berbatasan dengan Indonesia di Pulau Timor,

Nusa Tenggara Timur, dan Papua Nugini yang berbatasan dengan Indonesia di Pulau Papua.

Batas Perairan Indonesia

Wilayah Perairan Indonesia secara konstitusi baru diterbitkan setelah kemerdekaan, yaitu melalui Deklarasi Hukum Indonesia, 13 Desember 1957 yang dipimpin Ir. H. Djuanda. Dikenal dengan nama deklarasi Juanda.

Isi deklarasi itu antara lain berbunyi:

1. Untuk kesatuan bangsa dan integritas wilayah serta kesatuan ekonomi, ditarik garis lurus sebagai garis pangkal lurus dari titik-titik terluar pulau-pulau terluar yang menjadi unsur daratan geografis Indonesia
2. Jalur laut wilayah atau laut teritorial adalah 12 mil laut diukur dari garis pangkal lurus tersebut di atas.
3. Republik Indonesia berdaulat atas perairan sebelah dalam, dari garis luar batas laut teritorial itu. Termasuk dasar laut, tanah di bawahnya, beserta kekayaan dalam dan udara di atasnya.
4. Hak lalu-lintas kendaraan air (kapal dan sebagainya) asing (yang bersifat damai) melalui Perairan Nusantara dijamin selama tidak merugikan keamanan, ketertiban, dan kepentingan-kepentingan negara Republik Indonesia.

Pengakuan Hukum Laut Internasional yang bertalian dengan negara-negara tetangga atas tata laut Indonesia diperoleh melalui perjuangan, perundingan-perundingan bilateral dan perjanjian-perjanjian Landas Kontinen (Landas Benua) dengan negara tetangga Indonesia. Perjanjian dengan Malaysia, Brunei Darussalam, Thailand, Filipina, Singapura, India dan Australia, serta Papua Nugini. Perjuangan dalam forum Konferensi Hukum Laut Internasional telah dilakukan di Jenewa, Caracas, dan New York, secara berturut-turut dalam periode 1960 -1978.

Batas udara Indonesia

Tentang wilayah udara Indonesia, Sampai saat ini penerbangan di atas wilayah suatu negara masih diatur oleh tiga Konvensi yaitu: Konvensi Paris 1919; Konvensi Havana 1928; dan Konvensi Chicago 1944. Pokok-pokok pengaturan dalam konvensi-konvensi tersebut antara lain:

Negara bawah atau negara kolong memiliki kedaulatan mutlak dan eksklusif atas udara di atas wilayahnya, termasuk di atas laut wilayahnya.

Setiap negara mengakui hak lalu lintas udara damai (*innocent passage*), yaitu hak melewati wilayah udara negara lain tanpa mendarat. Antara lain ketentuan bahwa pesawat-pesawat terbang yang menggunakan hak tersebut haruslah melalui rute-rute yang telah ditetapkan oleh negara bawah, serta hak lintas udara damai itu juga dapat ditangguhkan untuk kepentingan keamanan negara bawah.

Dibedakan antara kapal terbang sipil (*Civil air craft*) dan kapal terbang militer, pabean, polish Kapal-kapal terbang negara tidak mempunyai hak lintas udara di atas wilayah negara lain.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam paper ini adalah : Bagaimana Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia?

Tujuan Penelitian

Berangkat dari rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini diharapkan dapat mengkaji dan menganalisis tentang Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia.

Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini terdiri dari manfaat akademis, teoretis, dan praktis, sebagai berikut:

- a. Secara Akademis, penelitian ini bermanfaat terkait Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia;
- b. Secara Teoretis, penelitian ini dapat memperkaya khasanah kepustakaan dalam hal kajian Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia;
- c. Secara Praktis
 1. Sebagai bahan informasi bagi para akademisi dan masyarakat untuk bahan pertimbangan dan masukan bagi penelitian lanjutan.
 2. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah khususnya terkait Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yang berbasis pada disiplin ilmu hukum. Untuk dapat melakukan sebuah penelitian, maka diperlukan metode penelitian yang dapat menunjang pelaksanaan penelitian. Metode penelitian pada dasarnya adalah suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta seni, sehingga suatu penelitian dilakukan, harus bertujuan mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metode, dan konsisten.¹

Jenis Penelitian

Apabila dilihat dari permasalahan dan tujuan penelitian, maka jenis penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris. Penelitian hukum normatif digunakan untuk melakukan analisis terhadap data sekunder berupa bahan hukum, khususnya peraturan-peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukum tentang Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia

Penelitian hukum empiris digunakan dalam penelitian ini dengan pertimbangan bahwa salah satu abjektif dari penelitian ini adalah untuk menganalisis Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia. Dengan kata lain, penelitian ini tidak saja menganalisis hukum dari segi normatifnya, tetapi juga penerapannya oleh subjek hukum.

Sifat Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif analitis. Penelitian hukum deskriptif bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada saat tertentu, atau mengenai gejala yuridis yang ada, atau peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.²

Dengan demikian dalam penelitian ini tidak hanya ditujukan untuk mendeskripsikan secara akurat dan sistematis gejala-gejala atau fenomena-fenomena hukum terkait dengan

¹ Zainuddin Ali, Metode Penelitian Hukum, (Jakarta : Sinar Grafika, 2009), hlm. 17.

² Ibid., hlm. 93-95.

tentang penempatan Polri di jajaran Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, tetapi juga ditujukan untuk menganalisis fenomena-fenomena hukum tersebut dan kemudian mendeskripsikannya secara sistematis serta ditarik kesimpulan terhadap gejala hukum yang dipermasalahkan.

Sumber Data

Dengan mempertimbangkan bahwa penelitian mengelaborasi metode penelitian hukum normative dan empiris, maka data yang dipergunakan meliputi data primer dan data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dengan mempelajari bahan-bahan pustaka yang berupa peraturan perundang-undangan dan literatur-literatur lainnya yang saling berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.³ Sedangkan data primer adalah sebagai data pendukung yang diperoleh langsung dengan melakukan wawancara kepada informan/narasumber yang berkaitan dengan penelitian ini. Bahan hukum sekunder, digunakan untuk membantu memahami berbagai konsep hukum dalam bahan hukum primer, analisis bahan hukum primer dibantu oleh bahan hukum sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber baik jurnal, buku-buku, berita, dan ulasan media, dan sumber-sumber lain yang relevan.

- a. Bahan hukum tertier diperlukan dipergunakan untuk berbagai hal dalam hal penjelasan makna-makna kata dari bahan hukum sekunder dan bahan hukum primer, khususnya kamus-kamus hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), dan kamus perbankan. Kamus hukum yang digunakan adalah Black's Law Dictionary.

Teknik dan Alat Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data sekunder dilakukan dengan metode studi kepustakaan ("*library research*"). Studi kepustakaan adalah segala usaha yang dilakukan untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti. Informasi itu dapat diperoleh dari buku-buku ilmiah, laporan penelitian, karangan-karangan ilmiah, tesis dan disertasi, peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, buku tahunan, ensiklopedia, dan sumber-sumber bahan hukum lainnya.⁴ Sedangkan untuk mengumpulkan data primer digunakan tehnik penelitian lapangan (*field research*).

Alat Pengumpulan Data

Penelitian yang pengumpulan data sekunder dilakukan dengan menggunakan instrumen studi pustaka, terkait dengan pokok penelitian Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia.

Analisis Data

Seluruh data yang sudah diperoleh dan dikumpulkan selanjutnya akan ditelaah dan dianalisis secara kualitatif. Analisis terhadap data kualitatif dilakukan dengan cara mencari-sumber-sumber yang terkait dengan penelitian Peran Dan Fungsi Pelabuhan Dalam Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Indonesia di Dunia.

Analisis kualitatif terhadap data sekunder dilakukan dengan cara penafsiran (interpretasi) peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penelitian ini untuk selanjutnya diabstraksikan dalam narasi sehingga memperoleh argumentasi-argumentasi

³ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, Dualisme Penelitian Hukum-Normatif dan Empiris, (Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2015), hlm. 156.

⁴ Mestika Zed, Metode Penelitian Kepustakaan, Ed. Ke-2, (Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, Januari 2008), hlm. 1.

hukum. Selanjutnya, semua data diseleksi dan diolah kemudian dianalisis secara deskriptif sehingga selain menggambarkan dan mengungkapkan jawaban terhadap permasalahan yang dikemukakan diharapkan akan memberikan solusi atas permasalahan dalam penelitian ini.⁵

HASIL DAN PEMBAHASAN

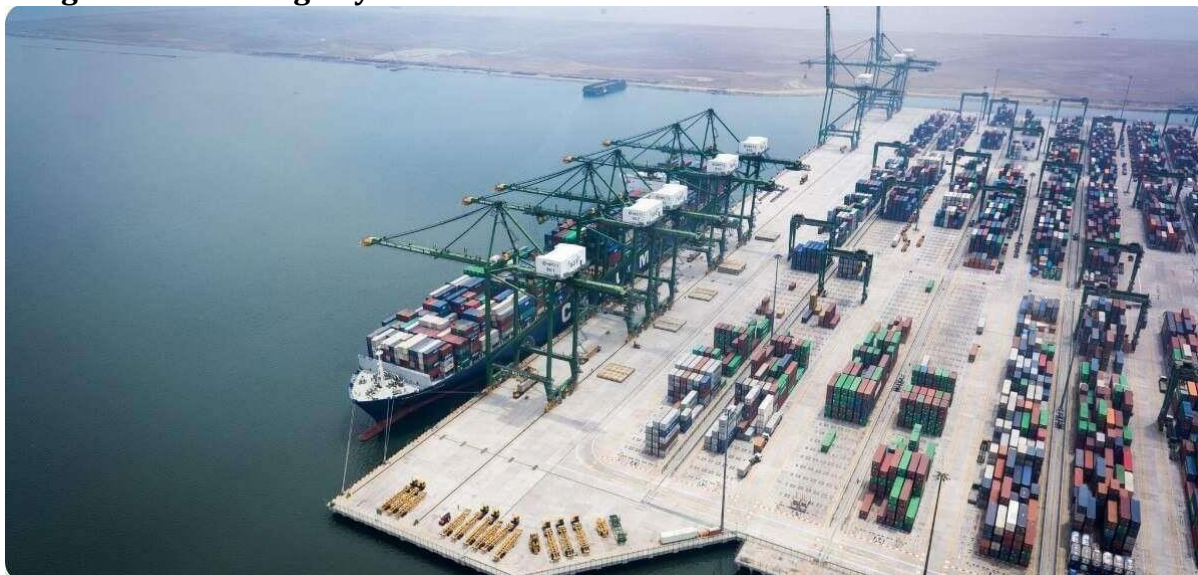
Letak astronomis Indonesia

Letak astronomis Indonesia berada pada 6 derajat LU – 11 derajat LS dan 95 derajat BT – 141 derajat BT. Posisi Indonesia yang dilintasi garis khatulistiwa berefek wilayah Indonesia dipengaruhi iklim tropis. Karena dipengaruhi iklim tropis, Indonesia memperoleh curah hujan yang tinggi sepanjang tahun. Indonesia juga memiliki suhu dan kelembaban udara yang tinggi. Kondisi iklim yang demikian memungkinkan Indonesia memiliki banyak hutan yang lebat dan senantiasa hijau.

Daerah yang berada di Indonesia bagian barat memiliki selisih waktu +7 terhadap GMT (Greenwich Mean Time). Wilayah-wilayahnya antara lain Sumatera, Jawa, Madura, Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, dan pulau-pulau kecil di sekitarnya. Wilayah Indonesia tengah memiliki selisih waktu +8 terhadap GMT. Wilayah-wilayahnya antara lain Bali, Nusa Tenggara, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Pulau Sulawesi, dan pulau-pulau kecil sekitarnya. Indonesia bagian timur memiliki selisih waktu +9 terhadap GMT. Wilayah-wilayahnya antara lain Kepulauan Maluku, Papua, Papua Barat, dan pulau-pulau kecil sekitarnya.

Pelabuhan

Pengertian dan Fungsinya



Pelabuhan Pengertian dan Fungsinya

Pelabuhan, menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.69 Tahun 2001, adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas

⁵ Dilihat dari tujuan analisis, maka ada 2 (dua) hal yang ingin dicapai dalam analisis data kualitatif, yaitu : 1) Menganalisis proses berlangsungnya suatu fenomena hukum dan memperoleh suatu gambaran yang tuntas terhadap proses tersebut; dan 2) Menganalisis makna yang ada di balik informasi, data, dan proses suatu fenomena. Sumber : Ibid., hlm. 153.

tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan / atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi⁶.

Sebagai negara kepulauan, sekaligus juga menjadi jalur utama dalam proses perdagangan (bongkar-muat) antar pulau di wilayah Indonesia. Namun, khususnya untuk proses muat barang, tidak ada yang berperan sangat dominan dalam proses muat barang. Fasilitas yang ada di pelabuhan umumnya meliputi alur pelayaran, kolam pelabuhan, tambatan/dermaga, gudang, lapangan penumpukan, gedung terminal penumpang dan fasilitas penunjang seperti gedung kantor, jalan, lapangan parkir.

Selain fasilitas, terdapat pula peralatan konstruksi untuk kegiatan bongkar muat, dan utilitas pelabuhan yang meliputi jaringan air bersih, jaringan listrik dan sarana telekomunikasi, saluran pembuangan, instalasi limbah dan sampah. Secara fisik, juga dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang.

Dengan demikian, pelabuhan pada umumnya berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain.

Fungsi Pelabuhan Sebagai Pelayanan Barang

Pelabuhan memegang peran penting dalam perdagangan internasional, terutama untuk ekspor dan impor barang. Dengan penyediaan terminal barang yang dilengkapi dengan dermaga, gudang dan lapangan penumpukan, peralatan bongkar muat, maka di sana juga dilengkapi dengan pelayanan terminal barang yang meliputi pelayanan dermaga, pelayanan penumpukan, dan pelayanan bongkar muat.

Perannya sebagai pintu gerbang utama dalam proses naik-turun penumpang, bongkar muat ekspor-impor, dan perdagangan antarpulau membuat pelabuhan memberikan beragam manfaat bagi perekonomian Indonesia juga bagi daerah sekitar pelabuhan.

Selain membuka lapangan pekerjaan untuk masyarakat, khususnya bagi mereka yang bertempat tinggal di sekitar, peningkatan lalu lintas penumpang, kegiatan ekspor-impor, dan perdagangan antar pulau melalui pelabuhan akan berdampak terhadap peningkatan pajak dan pendapatan negara.

Demikian halnya kegiatan ekspor-impor dan perdagangan antar pulau melalui pelabuhan berperan sangat penting dalam mendorong tingkat konsumsi dan produksi.

Peningkatan operasional pelayanan barang yang direncanakan untuk terminal barang adalah dengan menyediakan gudang dan lapangan penumpukan yang memadai sehingga memberikan pilihan bagi pemilik barang untuk memanfaatkan fasilitas penumpukan.

Secara ekonomi, juga berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi. Secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik tempat berlangsungnya interaksi antarpengguna (masyarakat), termasuk interaksi yang terjadi karena adanya aktivitas perekonomian.

⁶ <https://indomaritim.id/category/industri-maritim/> upload pada tanggal 17 Desember 2021, pukul 17.55 WIB

Pelabuhan Utama di Indonesia



Sebagai negara kepulauan, peranan pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara.

Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi dan logistik. Fungsi utamanya ialah untuk berlabuhnya kapal, bertambatnya kapal-kapal baik itu dari dalam mau pun luar negeri, serta turun dan naiknya penumpang.

Terdapat 10 pelabuhan utama untuk ekspor di Indonesia, yakni Tanjung Priok, Dumai, Tanjung Perak, Bontang, Belawan, Samarinda, Tanjung Emas, Banjarmasin, Kotabaru, dan Batu Ampar.

Dan, terdapat 10 tempat untuk impor di Indonesia, yakni Tanjung Priok, Tanjung Perak, Cilacap, Bontang, Balikpapan, Belawan, Merak, Samarinda, Tanjung Emas, Batu Ampar, Belawan, Tuban dan Cigading.

Shanghai dan Singapura, Jadi yang Tersibuk di Dunia

Pelabuhan Shanghai di Tiongkok dan Singapura memegang predikat sebagai pelabuhan tersibuk di dunia yang melayani jutaan peti kemas dan menjadi tempat sandar ribuan kapal sepanjang tahun.

Shanghai juga dinobatkan sebagai tempat terkoneksi terbaik di dunia oleh United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) yang didasarkan pada sebagian besar throughput, efisiensi petikemas, dan inovasi teknologi. Shanghai mampu mempertahankan posisinya sebagai pelabuhan petikemas terbaik di dunia yang pada tahun 2019 menangani sekitar 43,3 juta TEUs.

Tak hanya Shanghai, pelabuhan-pelabuhan di Tiongkok saat ini berada pada daftar teratas sebagai yang tesibuk di dunia. Ini menjadikan Tiongkok, sukses menggeser Hong Kong, yang pernah menempati peringkat pertama pada tahun 2006.

Letak geografis Indonesia

Menurut letak geografis. Indonesia terletak di antara dua benua, yakni benua Asia dan Australia serta di antara dua samudra, yakni Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Letak Indonesia yang diapit dua benua dan berada di antara dua samudra berpengaruh besar terhadap keadaan alam ataupun kehidupan penduduk.

Indonesia sendiri termasuk negara yang berada di dalam Benua Asia, tepatnya Asia Tenggara atau yang kita kenal sebagai ASEAN bersama 10 negara lainnya seperti Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina, Brunei Darusalam, Vietnam, Myanmar, Kamboja, Laos, dan Timor Leste. Indonesia menjadi persimpangan lalu lintas dunia, baik darat, udara, mau pun laut. Indonesia juga bertetangga dengan banyak negara di Asia yang sedang menunjukkan geliat pertumbuhan ekonomi yang luar biasa seperti China, India, dan Thailand. Selain itu, Indonesia berada pada titik persilangan perekonomian dunia dan perdagangan internasional, baik negara-negara industri maju maupun berkembang.

Letak Geologis Indonesia adalah letak wilayah Indonesia berdasarkan susunan bebatuan yang ada di permukaan bumi Indonesia. Indonesia adalah negara dengan jumlah gunung api terbanyak di dunia dan sebagian besarnya adalah gunung-gunung yang masih aktif. Hal tersebut merupakan salah satu penyebab utama kesuburan tanah Indonesia. Tanah subur karena mengandung unsur hara yang tinggi dan ini bisa terjadi karena letusan gunung berapi. Indonesia terletak pada pusat pertemuan dua pegunungan muda, yaitu pegunungan Sirkum Mediterania dan pegunungan Sirkum Pasifik. Wilayah Indonesia bagian barat dilalui oleh pegunungan Sirkum Mediterania sedangkan wilayah Indonesia bagian tengah dilalui oleh pegunungan Sirkum Pasifik.

Secara geologis pula Indonesia terletak di antara tiga lempeng utama yang ada didunia yakni Lempeng Australia, Eurasia, dan Pasifik. Hal ini juga yang menyebabkan kenapa di Indonesia sering terjadi gempa bumi. Gempa bumi bisa terjadi karena tumbukan antar lempeng. Indonesia terletak di antara tiga lempeng utama dunia, maka kemungkinan terjadi gempa bumi di Indonesia sangat besar dibandingkan dengan negara-negara lain didunia. Sebagian besar wilayah di Indonesia sangat rawan terhadap gempa, kecuali wilayah Kalimantan.

Menurut ilmu geologi, Indonesia juga terletak di antara dua dangkalan besar, yaitu Dangkalan Sunda dan Dangkalan Sahul. Dangkalan itu sendiri adalah wilayah laut dangkal yang menghubungkan wilayah daratan yang sangat besar (bisa negara, kawasan, ataupun benua). Dangkalan sunda berada didaerah Indonesia bagian barat yang berhubungan langsung dengan Benua Asia. Dangkalan ini mencakup wilayah Semenanjung Malaysia, Sumatera, Jawa, Madura, Bali dan pulau-pulau kecil di sekitarnya. Sedangkan Dangkalan Sahul berada di Indonesia bagian timur yang berhubungan langsung dengan Benua Australia. Dangkalan Sahul mencakupi wilayah yang sangat luas, membentang dari bagian utara Papua hingga bagian utara Benua Australia.

Jakarta – Sebagai negara yang berada di antara dua benua dan dua samudera, sudah seharusnya Indonesia membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia, tetapi juga untuk menjaga

keselamatan pelayaran dan keamanan maritim bagi seluruh kapal Indonesia maupun kapal-kapal dari negara lain yang berlayar melalui perairan Indonesia baik dari barat ke timur maupun dari utara ke selatan.

Demikian dikatakan Menteri Pertahanan Republik Indonesia saat membuka Seminar Internasional Industri Pertahanan pada pameran produk-produk industri pertahanan “Indo Defence 2016 Expo & Forum, (2016) di Jakarta International Expo, Kemayoran, Jakarta. Seminar ini mendiskusikan isu-isu kerjasama internasional melalui inovasi teknologi dalam rangka keamanan maritim di kawasan⁷.



Menhan mengatakan, Indonesia sebagai negara kepulauan di mana sebagian besar wilayahnya merupakan lautan dan terletak di posisi silang antara dua samudra dan dua benua, menjadikan keniscayaan bagi Indonesia fokus kepada pembangunan aspek kemaritiman.

Menurut Menhan, tantangan yang dihadapi di bidang keamanan maritim akan terus diwarnai oleh pencurian sumber daya alam, perompakan, terorisme, perdagangan manusia serta sengketa perbatasan. Untuk itu komunikasi yang baik antar negara sangat diperlukan agar permasalahan tersebut dapat dengan cepat terselesaikan.

Dalam hal ini, Kemhan dan TNI juga dituntut untuk mampu mengadapasi strategi militernya dalam menghadapi tantangan tersebut yakni dengan melakukan penyesuaian dalam menentukan kebutuhan dengan tantangan yang dihadapi.

Lebih lanjut Menhan mengatakan, telah menjadi komitmen pemerintah dalam kurun waktu lima tahun ini dan seterusnya, Indonesia melanjutkan program pembangunan postur pertahanan dan meningkatkan kemampuan pertahanan nasional.

Untuk mewujudkan hal diatas, maka kerjasama yang telah terjalin selama ini antara Indonesia dengan negara sahabat diharapkan dapat saling menguntungkan bagi industri pertahanan dalam negeri dan luar negeri, sehingga Indonesia akan mampu meningkatkan kemandiriannya dalam memproduksi Alutsista.

⁷ Menteri Pertahanan Republik Indonesia saat membuka Seminar Internasional Industri Pertahanan pada pameran produk-produk industri pertahanan “Indo Defence 2016 Expo & Forum, di Jakarta International Expo, Kemayoran, Jakarta. Seminar ini mendiskusikan isu-isu kerjasama internasional melalui inovasi teknologi dalam rangka keamanan maritim di kawasan (3/11/2016).



Sementara itu, Menteri Badan Usaha Milik Negara Rini Soemarno yang juga hadir menjadi pembicara utama dalam seminar tersebut mengatakan, Indonesia harus menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan memberikan prioritas kepada infrastruktur dan koneksifitas maritim serta industri perkapalan termasuk peralatan pertahanan keamanan.

Untuk itu, Indonesia mengajak kepada semua mitra untuk dapat saling bekerjasama di bidang kemaritiman. *“Kelautan harus bisa menyatukan kita dan bersama-sama menghilangkan sumber konflik pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan dan pencemaran di laut”*⁸.

Hal di atas akan menjadi fokus Indonesia dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia. Indonesia sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim yang handal dan profesional, baik dari sisi Sumber Daya Manusia (SDM) maupun perlengkapan peralatan pertahanan keamanan yang memadai dan didukung oleh kemampuan industri pertahanan yang mandiri.

“Profesionalitas SDM pada TNI menjadi kekuatan yang disegani di tingkat dunia. Kekuatan tersebut harus didukung dengan kemampuan teknologi dan ketersediaan alat peralatan pertahanan keamanan untuk menjaga wilayah udara, permukaan laut dan dibawah laut”.

Desain Baru Tata Pemerintahan untuk Mewujudkan Gagasan Poros Maritim Dunia

Pada 13 Desember 1957, Djuanda Kartawidjaja mendeklarasikan kepada dunia bahwa perairan yang berada di sekitar dan yang menghubungkan pulau-pulau Indonesia merupakan perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan Republik Indonesia⁹.

Deklarasi yang dilakukan oleh Perdana Menteri Djuanda tersebut menghebohkan dunia internasional. Kapal dan juga pesawat terbang asing yang selama ini secara leluasa melewati perairan Indonesia, semenjak adanya deklarasi tersebut harus meminta izin kepada Pemerintah Indonesia. Kapal-kapal asing tidak boleh lagi mengambil ikan dan sumber daya laut lainnya yang berada di wilayah perairan Indonesia.

Itulah warisan yang ditinggalkan oleh Djuanda kepada kita. Sebuah kedaulatan

⁸ <https://www.kemhan.go.id/> di upload pada tanggal 17 Desember 2021 pukul 19.54 WIB

⁹ Fadel Basrianto <https://baktinews.bakti.or.id/penulis/fadel-basrianto> di upload pada tanggal 17 Desember 2021 pukul 19.50 WIB

teritorial yang didalamnya terkandung kekayaan alam yang luar biasa. Tidak hanya itu, Deklarasi Djuanda juga mengembalikan orientasi kebangsaan kita sebagai bangsa maritim.

Sejalan dengan semangat Djuanda tersebut, Presiden Joko Widodo di tengah Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 East Asia Summit (EAS) pada 13 November 2014 di Myanmar, mendeklarasikan kepada dunia bahwa Indonesia akan menjadi poros Maritim Dunia. Deklarasi tersebut disampaikan oleh Presiden Jokowi di depan seluruh Kepala Negara/Pemerintahan negara anggota ASEAN, Republik Korea Selatan, Republik Rakyat Tiongkok (RRT), Jepang, Australia, Selandia Baru, India, Amerika Serikat, Rusia, dan Sekjen ASEAN, Sekjen PBB, dan Presiden Asian Development Bank.



Semenjak KTT EAS 2014 tersebut, Pemerintah Indonesia telah membangun beberapa proyek infrastruktur untuk mengimplementasikan ambisi menjadi Poros Maritim Dunia. Mulai dengan cara membuka trayek baru Tol Laut, membangun pelabuhan pendukung, dan tak terkecuali penegakan hukum kepada kapal-kapal asing pencuri ikan.

Berbagai aktivitas pembangunan tersebut jika dilihat secara seksama masih didominasi oleh pemerintah pusat. Tidak banyak keterlibatan pemerintah daerah dalam mewujudkan ambisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dengan tidak meluasnya pihak yang berpartisipasi, ambisi tersebut sulit untuk diwujudkan sekalipun kita memiliki modalitas geografis yang memadai.

Wilayah perairan laut Indonesia bagian Tengah didominasi oleh laut-laut dalam dengan bentuk dasar laut berupa cekungan dan palung laut, seperti Cekungan Banda dan Timor Trough. Kedalaman lautnya berkisar antara 200 – 1.800 meter. Antara wilayah perairan laut Indonesia bagian barat dan tengah dibatasi oleh Garis Wallace

Perairan Indonesia Bagian Timur

Seperti halnya wilayah bagian Barat, perairan laut Indonesia bagian Timur merupakan zona laut dangkal yang termasuk pada landas kontinen Australia (Paparan Sahul). Kawasanya meliputi laut-laut dangkal di sebelah selatan Papua sampai bagian utara Australia seperti Laut Arafuru dan Selat Flores. Di sebelah Utara terdapat palung Mindanau dengan kedalaman maksimum 10.830 m merupakan bagian laut yang terdalam di dunia. Sebelah Barat daya nya terdapat Basin Sulawesi yang sangat luas dengan dasarnya kurang lebih mendatar pada kedalaman sekitar 5.100 m ke arah Selatan. Basin Sulawesi ini berhubungan dengan palung Makassar yang kedalamannya 2.300 m.

Sesuai dengan ketentuan Hukum Laut Internasional yang disepakati oleh PBB pada 1980, negara Indonesia memiliki tiga batas laut yaitu batas laut teritorial, landas kontinen,

dan zona ekonomi eksklusif.

Batas Laut Teritorial

Batas laut teritorial merupakan batas kedaulatan penuh pemerintah Indonesia. Negara lain tidak diperkenankan memasuki wilayah ini tanpa izin resmi dari pemerintah Indonesia. Apabila ada warga atau kapal asing yang memasuki wilayah laut teritorial tanpa izin, pemerintah kita berhak menghukum warga asing tersebut. Walaupun demikian, sebagai warga masyarakat dunia internasional, tentunya pemerintah RI memiliki kewajiban untuk menyediakan jalur pelayaran internasional untuk tujuan-tujuan damai dan hubungan antarbangsa.

Kawasan laut teritorial merupakan wilayah laut yang ditarik sejauh 12 mil laut (1 mil laut = 1,852 Km) dari garis dasar ke arah laut lepas. Garis dasar adalah garis khayal yang menghubungkan titik-titik ujung pulau-pulau terluar dari suatu negara maritim. Ujung terluar sebuah pulau dapat diketahui dengan cara menghitung rata-rata batas garis pantai saat pasang naik tertinggi dan pasang surut terendah.

Batas Landas Kontinen

Indonesia memiliki dua batas landas kontinen, yaitu Landas Kontinen Asia di sekitar Laut Natuna dan Selat Malaka yang berbatasan dengan Malaysia dan Singapura, serta Landas Kontinen Australia di Laut Arafuru dan Laut Timor yang berbatasan dengan Negara Australia. Negara Indonesia memiliki hak dan kewenangan untuk memanfaatkan semua sumber daya alam laut yang terkandung di wilayah landas kontinen, dengan senantiasa menghormati dan tidak mengganggu jalur pelayaran internasional.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) ditarik sejauh maksimal 200 mil laut dari garis dasar ke arah laut bebas. Terhadap wilayah ZEE ini, Negara Indonesia memiliki hak pertama untuk mengolah dan memanfaatkan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya, dengan tidak mengganggu jalur lalu lintas internasional.

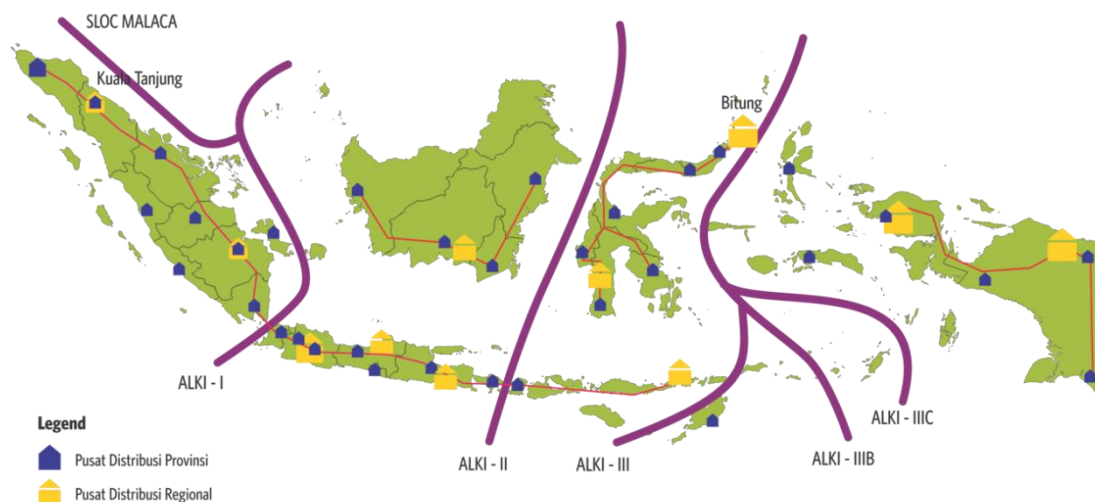
Geografis yang Strategis

Secara geografis Indonesia memiliki potensi yang besar untuk menjadi poros Maritim Dunia. Indonesia diapit oleh dua benua yakni Benua Australia dan Benua Asia. Selain itu, posisi Indonesia juga berada di tengah antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Dengan kondisi geografis tersebut, Indonesia berpeluang untuk menjadi tempat sandar kapal-kapal yang menuju Samudra Pasifik dari Samudra Hindia atau sebaliknya. Indonesia juga memiliki garis pantai sepanjang 99.093 kilometer. Angka tersebut merupakan garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada.

Sebagai negara kepulauan yang luas lautannya 70 % dari total luas wilayah, Indonesia sudah seharusnya menjadi Negara Poros Maritim Dunia. Apalagi Indonesia memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Keberadaan ALKI ini merupakan jalur pelayaran internasional di Indonesia.

ALKI 1 menjadi lintasan kapal-kapal internasional yang berlayar dari Laut Cina Selatan, Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudra Hindia, serta sebaliknya. ALKI 2 difungsikan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudra Hindia juga sebaliknya. ALKI 3 menjadi lintasan kapal dari Samudra Pasifik yang melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.

Dari rute ALKI 1 tersebut terdapat Selat Malaka yang merupakan salah satu selat teramai di dunia. Setidaknya lalu lintas kapal di Selat Malaka berdasarkan pemantauan *Vessel Traffic System* (VTS) mencapai 80.000 sampai 90.000 kapal dalam setahun.



Ilustrasi : Dok. The Indonesian Institute (TII)

Sumber: Ilustrasi : Dok. The Indonesian Intitute (TII)

Tantangan yang Perlu Dipecahkan

Modalitas geografis tersebut tidak cukup ditunjang dengan pembangunan infrastruktur semata. Untuk mewujudkan gagasan Indonesia sebagai poros Maritim Dunia diperlukan desain tata pemerintahan yang tepat.

Otonomi daerah yang saat ini berlaku telah memberikan ruang otonom kepada pemerintah daerah. Pemerintah daerah memiliki kewenangan yang lebih untuk mengurus rumah tangganya sendiri. Namun, desain yang ada saat ini tidak cukup mendorong daerah, terutama yang berada di kawasan pesisir untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Beberapa daerah yang seharusnya mampu menjadi lumbung ikan nasional seperti Kabupaten Kepulauan Talaud, Sangihe, dan Sitaro justru masuk dalam katagori lima kabupaten termiskin di Sulawesi Utara.

Ironi tersebut selain disebabkan oleh tidak tersedianya infrastruktur yang memadai, juga disebabkan desain tata pemerintahan yang tidak mendorong performa pemerintah daerah untuk mengoptimalisasikan potensi lokal yang ada. Salah satunya disebabkan oleh desentralisasi yang saat ini diberlakukan masih terikat oleh sentralisasi pemerintah pusat melalui penamaan nama-nama dinas.

Presiden melalui PP Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah malah mempersulit daerah untuk berinovasi sesuai dengan konteks lokalitas yang ada. Melalui PP tersebut, pemerintah pusat yang diwakili oleh Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri) mengatur nomenklatur dinas yang akan mendapatkan dana dari pemerintah pusat. Artinya, nama dinas yang dibentuk oleh daerah, sekalipun itu sesuai dengan kebutuhan daerah yang tidak terdapat dalam daftar nomenklatur yang dikenal oleh Kemendagri, tidak akan mendapatkan bantuan dana dari pemerintah.

Sehingga yang terjadi pengelolaan daerah satu dengan daerah yang lain, sekalipun

memiliki karakteristik berbeda, tetap saja dikelola dengan cara yang relatif sama. Misalnya di Kabupaten Semarang, urusan perindustrian diurus oleh Dinas Koperasi, UMKM, Perindustrian, dan Perdagangan. Di Talaud, urusan perindustrian juga diurus oleh dinas dengan nomenklatur yang sama dengan yang terdapat di Kabupaten Semarang. Padahal sangat memungkinkan jika di Talaud sektor industri langsung ditautkan dengan urusan sumber daya kelautan. Dengan demikian, urusan kelautan akan dikelola oleh Dinas Industri dan Sumber Daya Kelautan. Masih kurangnya keleluasaan pemerintah daerah dalam mengelola daerahnya sendiri, menjadi salah satu faktor yang menghambat Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Desentralisasi Asimetris untuk Indonesia

Untuk mewujudkan gagasan ide poros maritim dunia, Indonesia tidak cukup hanya dengan membangun infrastruktur fisik semata. Indonesia perlu mendesain tata struktur pemerintahan juga. Diperlukan keberanian lebih untuk menerapkan desentralisasi asimetris. Sebuah tata pemerintahan yang memungkinkan daerah satu dengan daerah lainnya memiliki pemerintahan secara berbeda.

Misalnya, di daerah-daerah pesisir dapat membentuk unit-unit pemerintahan berdasarkan karakter daerah tanpa diikuti oleh terputusnya dana perimbangan pusat-daerah. Sama halnya dengan daerah kepulauan seperti Bali dan Lombok yang dapat lebih menekankan otonominya dalam bidang pariwisata.

Dengan kata lain, pemberlakuan otonomi daerah yang dimaksud benar-benar berotonomi secara asimetris sesuai dengan konteks lokalitas yang ada. Dengan menerapkan desentralisasi asimetris, poros maritim dunia tidak hanya sekedar proyek pemerintah pusat semata tetapi juga dapat semakin luas karena melibatkan eksponen daerah.

Dengan memberlakukan desentralisasi asimetris tersebut, diharapkan Indonesia benar-benar siap menghadapi Jalur Sutra Abad 21 yang saat ini tengah dibangun oleh Republik Rakyat Tiongkok (RRT). Indonesia tidak cukup mengandalkan pemerintah pusat untuk siap dengan jalur perdagangan RRT yang sedang berebut pengaruh di Asia Tenggara.

Berniat menjadi poros maritim dunia, artinya meniatkan diri untuk menjadi penggerak maritim dunia. Bukan malah hanya menjadi pasar besar dari negara-negara adidaya. Ambisi ini harus menjadi proyek semesta yang melibatkan semua komponen bangsa agar deklarasi yang disampaikan oleh Djuanda tidak berujung sia-sia.

Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Poros maritim merupakan gagasan yang dilontarkan oleh presiden terpilih Joko Widodo saat kampanye pemilihan presiden beberapa waktu lalu. Perlu di kembalikan lagi kesadaran bangsa Indonesia tentang jati dirinya sebagai bangsa maritim. Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan yang strategi diapit dua benua Asia dan Australia, serta dua samudra, Hindia dan Pasifik sangat strategis untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Nusantara menjadi saksi bisu, kehebatan kerajaan besar penguasa arus selatan. Hingga Nusantara mampu menerjang penguasa kerajaan utara. Majapahit, menjadi kekuatan maritim terbesar pada abad nya (1350 – 1389 M), menguasai hampir seluruh bagian dari negara Indonesia saat ini, hingga Singapura (Tumasik), Malaysia (Malaya), dan beberapa negara ASEAN lainnya.

Tapi, itu hanya kisah dongeng masa lalu bagi masyarakat desa saat itu. Kerajaan Majapahit sudahlah hancur dalam perang saudara tak berkesudahan. Wafatnya sang Mahapatih Gajah Mada menjadi titik awal, kemudian berturut-turut peristiwa menggerogoti kerajaan ini, dan akhirnya lenyap setelah kedatangan agama Islam.

Setelah itu Arus pun berbalik, kerajaan-kerajaan yang dahulunya berada dalam kekuasaan Majapahit akhirnya melepaskan diri. Para keturunan bangsawan Majapahit pun lebih memilih berkonsentrasi kepada kekuasaan yang tersisa, termasuk Raja Tuban Wilwatikta. Tidak seperti nenek moyangnya, Wilwatikta tidaklah berhasrat untuk menguasai atau memperluas kekuasaannya, "Perdamaian jauh lebih berarti buat rakyat,".

Nusantara telah kehilangan jati dirinya sebagai bangsa maritim sejak jatuhnya Majapahit. Laut yang merupakan bagian terbesar dari bentangan kepulauan Nusantara, perlahan memudar dari budi dan daya bangsa Indonesia. Laut sebagai simbol nenek moyang bangsa Indonesia lenyap dalam setiap benak anak bangsa. Laut hanya menjadi latar belakang saja dari rumah peradaban mereka. Maritim tidak lagi jadi nadi rakyat Nusantara¹⁰.

"Poros Maritim adalah sebuah cita-cita bersama untuk mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai negara maritim terbesar dan terkuat di dunia," kata Menteri Susi dalam sambutan tertulis dibacakan Gubernur Maluku Said Assagaff (2014). Pada puncak peringatan Hari Nusantara provinsi Maluku yang dipusatkan di Langgur, ibu kota kabupaten Maluku Tenggara.

"Poros maritim dapat dipahami sebagai sebuah doktrin yang memberi arahan mengenai tujuan bersama. Ini mengandung arti bahwa bangsa Indonesia diharapkan dapat melihat dirinya sebagai Poros Maritim dunia, kekuatan di antara dua Samudra.

Presiden Joko Widodo, sebut Menteri Susi, saat pidato pelantikan sebagai Kepala Negara menegaskan bahwa bangsa Indonesia sudah telah terlalu lama memunggungi laut, samudra, selat dan teluk. Sebagai Negara maritim, samudra, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban bangsa.

Kesadaran adalah matahari, yang akan menjadi terang bagi insan yang mau bernaung di bawahnya. Berabad-abad amnesia bangsa Indonesia sebagai bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim harus kita obati. Ingatan-ingatan itu akan kita kembalikan sedikit demi sedikit, hingga kita kembali berjadi di samudra dunia.

Karakteristik Wilayah Daratan dan Perairan Indonesia Daratan Indonesia

Secara umum, Indonesia sebagai Negara kepulauan (archipelagic state) fisiografi wilayah Indonesia yang terdiri dari 18.210 pulau memiliki kondisi fisiografi yang sangat kompleks. Sebagian wilayah Indonesia berupa laut, yakni luas wilayah laut 5 juta km², luas daratan sekitar 1,9 juta km² dan pantai tropical terpanjang di dunia, yakni 81.000 km².

Pembagian wilayah fisiografi Indonesia secara menyeluruh sulit dilakukan mengingat Perkembangan Jalur Transportasi dan Perdagangan Internasional di Indonesia masing-masing pulau memiliki kompleksitas penampakan sendiri-sendiri. Oleh karena itu beberapa

¹⁰ Poros Maritim adalah sebuah cita-cita bersama untuk mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai negara maritim terbesar dan terkuat di dunia," kata Menteri Susi dalam sambutan tertulis dibacakan Gubernur Maluku Said Assagaff (13/12/2014). Pada puncak peringatan Hari Nusantara provinsi Maluku yang dipusatkan di Langgur, ibu kota kabupaten Maluku Tenggara, di upload pada tanggal 17 Desember 2021 pukul 19.50 WIB

ahli geologi acapkali membahas kondisi fisiografi Indonesia secara umum berdasarkan pulau-pulau besar.

Untuk dapat memahami karakteristik geologisnya Indonesia, perlu ditelusuri sejarah pembentukan awal kepulauan nusantara ini. Rutten yang didukung oleh Van Bemellen menyatakan bahwa awal pembentukan kepulauan nusantara dapat ditelusuri dari beberapa bukti. Bukti tersebut dimulai dengan tenggelamnya Zona Anambas, yang merupakan Kontinen Asal, diperkirakan terjadi pada 300 juta tahun yang lalu (pada kurun geologi Devon). Tenggelamnya zona Anambas ini mengakibatkan wilayah di sekitarnya mencari keseimbangannya sendiri. Dalam rangka mencari keseimbangan itulah berturut-turut bagian-bagian dari muka bumi ini ada yang timbul kembali dan ada yang tenggelam secara perlahan-lahan dalam kurun waktu geologi tertentu (Sandy, 1996).

Untuk sampai pada bentuknya yang sekarang, konon Landas Kontinen Sunda (Indonesia bagian barat) telah mengalami delapan kali atau tahap pembentukan daratan (orogenesa). Di bagian Indonesia timur kejadiannya hampir sama dengan bagian barat, Kontinen Asal di bagian timur—oleh Van Bemmelen disebut Central Banda Basin atau yang kita kenal dengan nama Laut Banda—mengalami pembentukan sebanyak tujuh tahap.

Berdasarkan perkembangan geologi tersebut, dapat dinyatakan bahwa wilayah Indonesia merupakan titik temu dari tiga gerakan lempeng bumi, yakni: (1) gerakan dari sistem Sunda di barat; (2) gerakan dari sistem pinggiran di Asia Timur; (3) gerakan dari sistem Sirkum Australia.

Ketiga gerakan tersebut menyebabkan Indonesia menjadi jalur vulkanisme (pada jalur luar/outer) dan gempa yang sangat berpengaruh terhadap kehidupan manusia Indonesia. Akibat banyaknya vulkan, maka tanah Indonesia menjadi tanah yang subur sehingga dapat memberi penghidupan/bahan pangan bagi penduduk, di samping kadang kala membawa malapetaka.

Karena Indonesia merupakan jalur vulkanisme (terangkai melalui sebuah busur yang terbentang dari Pulau We sampai ke Indonesia bagian timur (Maluku) dan juga Sulawesi, sampai ke Kepulauan Sangihe dan talaud, maka di Indonesia terdapat banyak vulkan (gunung api), kurang lebih berjumlah 129 vulkan.

Lempeng tektonik adalah unsur penting dalam konfigurasi geomorfologi Indonesia. Tiga sistem lempeng besar yang bertumpu pada tiga titik di sebelah selatan Kepala Burung, Pulau Papua. Lempeng-lempeng tersebut terpisah agak ke barat oleh jalur geser. Jalur geser yang berasal dari sudut pandang dinamika dalam sistem lempeng Pasifik, meskipun sebagian besar tersusun unsur lempeng Australia-India. Gerakan vertikal disertai oleh pergeseran lateral.

Terutama yang terjadi di zona kontak lempeng dari tekanan kerak tinggi dan tercatat dalam unsur geomorfologi. Seperti permukaan dataran di lahan tinggi, bentuk lahan pesisir, tudung terumbu, atol dan terumbu penghalang. Bagian tektogenesa Indonesia merupakan contoh karakteristik geomorfologi zona busur kepulauan dibanding kondisi iklim tropik.

Gunung api di Indonesia berasosiasi dengan zona subduksi dari lempeng tektonik, dan konfigurasi kompleksnya membentuk pegunungan dari busur vulkanik yang menyertai bidang miring dengan kegempaan tinggi. Gunung api di Indonesia dibedakan menjadi tiga wilayah utama:

1. Busur vulkanik Sumatera-Jawa-Nusa Tenggara dan terusnya di Paluku Selatan;
2. Busur vulkanik pada perbatasan ke arah timur dan barat pada igir vertikal Talaud Melayu di pulau Halmahera dan Minahasa-Sangihe di Sulawesi timur laut;
3. Bagian barat daya busur vulkanik Sulawesi;

Perairan Indonesia

Negara Republik Indonesia adalah salah satu negara maritim atau negara kepulauan di dunia yang wilayahnya terdiri atas pulau-pulau besar dan kecil yang dihubungkan oleh wilayah laut. Perairan laut Indonesia dapat dibedakan menjadi tiga wilayah utama, yaitu wilayah perairan bagian Barat, Tengah, dan Timur.

Perairan Indonesia Bagian Barat

Sebagian besar perairan laut Indonesia bagian Barat seperti Laut Jawa, Selat Sunda, Laut Natuna, Selat Malaka, Laut Cina Selatan, dan Selat Makassar merupakan zona laut dangkal dengan rata-rata kedalaman laut tidak lebih dari 200 meter, serta kondisi dasar laut yang relatif landai. Hal ini disebabkan secara geologis wilayah ini dahulu merupakan kesatuan wilayah dataran rendah yang termasuk pada paparan sunda (landas kontinen Asia), pada zaman glasial (zaman es).

Pada akhir zaman glasial terjadi pencairan es secara besar-besaran sehingga permukaan air laut mengalami kenaikan yang cukup tinggi. Akibatnya, wilayah-wilayah daratan yang merupakan cekungan dan dataran rendah ada yang tertutup air laut membentuk zona laut dangkal (laut transgresi), termasuk paparan sunda.

Adapun wilayah-wilayah yang lebih tinggi dan tidak tertutup air laut, kemudian berubah menjadi pulau-pulau yang tersebar di sekitar laut dangkal tersebut, seperti Pulau Jawa, Pulau Sumatra, dan Pulau Kalimantan.

Beberapa bukti yang mendasari bahwa wilayah bagian Barat pernah menjadi satu kesatuan daratan antara lain sebagai berikut.

1. Adanya persamaan flora dan fauna di Pulau Jawa, Sumatra, dan sebagian Kalimantan bagian Barat, seperti gajah, harimau, dan orang utan, serta tipe hutannya.
2. Kondisi dan jenis batuan di wilayah-wilayah tersebut relatif sama.
3. Ditemukan lembah-lembah di dasar laut yang diperkirakan bekas aliran sungai purba (submarine canyon), yaitu: 1) alur-alur di Pantai Timur Sumatra dan Pantai Barat Kalimantan yang diperkirakan merupakan cabang-cabang sungai purba yang akhirnya bersatu dengan sungai induknya di Laut Cina Selatan; 2) alur-alur di Pantai Utara Jawa, Pantai Selatan Kalimantan, dan Selat Makassar yang diperkirakan merupakan cabang-cabang sungai purba yang akhirnya bermuara dengan sungai induknya di Selat Makassar.

Perkembangan Jalur Transportasi dan Perdagangan Internasional di Indonesia

Potensi dan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Indonesia, antara lain sebagai berikut:

1. Sumber daya perikanan

Salah satu potensi sumber daya laut di Indonesia yang sejak dulu telah dimanfaatkan penduduk. Laut Indonesia memiliki angka potensi lestari yang besar, yaitu 6,4 juta ton per tahun. Yang dimaksud dengan potensi lestari adalah potensi penangkapan ikan yang masih memungkinkan bagi ikan untuk melakukan regenerasi hingga jumlah ikan yang ditangkap tidak mengurangi populasi ikan.

Berdasarkan aturan internasional, jumlah tangkapan yang diperbolehkan adalah 80% dari potensi lestari tersebut atau sekitar 5,12 juta ton per tahun. Kenyataannya,

jumlah hasil tangkapan ikan di Indonesia belum mencapai angka tersebut. Ini berarti masih ada peluang untuk meningkatkan jumlah tangkapan yang diperbolehkan.

Jika dibandingkan sebaran potensi ikannya, terlihat adanya perbedaan secara umum antara wilayah Indonesia bagian Barat dan Timur. Di Indonesia bagian Barat dengan rata-rata kedalaman laut 75 meter, jenis ikan yang banyak ditemukan adalah ikan pelagis kecil. Kondisi agak berbeda terdapat di kawasan Indonesia Timur dengan rata-rata kedalaman laut mencapai 4.000 m. Di kawasan Indonesia bagian Timur, banyak ditemukan ikan pelagis besar seperti cakalang dan tuna.

Selain ikan yang tersedia di lautan, penduduk Indonesia juga banyak yang melakukan budi daya ikan, terutama di daerah pesisir. Di pantai utara Pulau Jawa, banyak masyarakat yang mengembangkan usaha budi daya ikan dengan menggunakan tambak. Jenis ikan yang dikembangkan di sana adalah ikan bandeng dan udang.

Selain ikan, kekayaan laut Indonesia juga berada di wilayah-wilayah pesisir berupa hutan mangrove, rumput laut, padang lamun, dan terumbu karang. Indonesia memiliki lebih dari 13 ribu pulau sehingga garis pantainya sangat panjang. Garis pantai Indonesia panjangnya mencapai 81.000 Km, ukuran ini merupakan panjang pantai kedua terpanjang di dunia setelah Kanada. Oleh karena itu, potensi sumber daya alam di wilayah pesisir sangat penting bagi Indonesia.

Tidak salah jika pemerintah di bawah pemerintahan presiden Jokowi memfokuskan pembangunan maritim di Indonesia. Kekayaan alam kita yang berupa ikan malah banyak diambil oleh oknum-oknum dari negara lain berupa praktik pencurian ikan atau illegal fishing. Ada beberapa wilayah perairan Indonesia yang rawan dengan kegiatan illegal fishing. Wilayah yang paling rawan dengan praktik pencurian ikan adalah Laut Arafuru (Papua) di Timur perairan Indonesia.

2. Energi kelautan Indonesia

Indonesia adalah salah satu negara di dunia yang memiliki wilayah laut terbesar. Sekitar dua per tiga wilayah Indonesia adalah laut. Indonesia memiliki pantai kedua terpanjang di dunia setelah Kanada.

Hal tersebut menjadi keuntungan bagi Indonesia dari segi besarnya potensi energi laut. Energi laut yang dihasilkan dari gerakan dan perbedaan suhu lapisan laut (samudera) merupakan sumber energi di perairan laut. Energi ini berupa energi pasang surut, energi gelombang, energi arus laut, dan energi perbedaan suhu lapisan laut.

Energi pasang surut di wilayah Indonesia terdapat pada banyak pulau. Cukup banyak selat sempit yang membatasinya maupun teluk yang dimiliki masing-masing pulau. Hal ini memungkinkan untuk memanfaatkan energi pasang surut.

Saat laut pasang dan saat laut surut aliran airnya dapat menggerakkan turbin untuk membangkitkan listrik. Sampai saat ini belum ada penelitian untuk pemanfaatan energi pasang surut yang memberikan hasil yang cukup signifikan di Indonesia. Di Indonesia beberapa daerah yang mempunyai potensi energi pasang surut adalah Bagan Siapi-api yang pasang surutnya mencapai 7 meter. Teluk Palu yang struktur geologinya merupakan patahan (Palu Graben) sehingga memungkinkan gejala pasang surut. Teluk Bima di Sumbawa (Nusa Tenggara Barat), Kalimantan Barat, Papua, dan pantai selatan Pulau Jawa yang pasang surutnya bisa mencapai lebih dari 5 meter.

Untuk lautan di wilayah Indonesia, dengan potensi termal $2,5 \times 1.023$ Joule dan

efisiensi konversi energi panas laut sebesar tiga persen dapat dihasilkan daya sekitar 240.000 MW. Potensi energi panas laut yang baik terletak pada daerah antara 6-9° Lintang Selatan dan 104-109° Bujur Timur. Di daerah tersebut pada jarak kurang dari 20 Km dari pantai didapatkan suhu rata-rata permukaan laut di atas 28°C dan didapatkan perbedaan suhu permukaan dan kedalaman laut (1.000 m) sebesar 22,8°C.

Sedangkan perbedaan suhu rata-rata tahunan permukaan dan kedalaman lautan (650 m) lebih tinggi dari 20°C. Dengan potensi tersebut, konversi energi panas laut dapat dijadikan alternatif pemenuhan kebutuhan energi listrik di Indonesia. Tidak jauh berbeda dengan energi pasang surut, energi panas laut di Indonesia juga baru mencapai tahap penelitian.

Kekuatan gelombang bervariasi di setiap lokasi. Daerah samudera Indonesia sepanjang pantai selatan Jawa sampai Nusa Tenggara adalah lokasi yang memiliki potensi energi gelombang cukup besar berkisar antara 10 – 20 kW per meter gelombang. Beberapa penelitian menyimpulkan bahwa energi gelombang di beberapa titik di Indonesia bisa mencapai 70 kW/m di beberapa lokasi. Pantai barat Pulau Sumatera bagian selatan dan pantai selatan Pulau Jawa bagian barat juga berpotensi memiliki energi gelombang laut sekitar 40 kW/m.

Karakteristik energi gelombang sangat sesuai untuk memenuhi kebutuhan energi kota-kota pelabuhan dan pulau-pulau terpencil di Indonesia. Sayangnya, pengembangan teknologi pemanfaatan energi gelombang di Indonesia saat ini meskipun cukup menjanjikan namun masih belum optimal. Pemanfaatan energi gelombang yang sudah diaplikasikan di Indonesia baik oleh lembaga litbang (BPPT, PLN) maupun institusi pendidikan lainnya baru pada tahap penelitian.

3. Sumber daya minyak dan gas bumi

Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) Arcandra Tahar menyatakan secara tersirat untuk mengembangkan potensi wilayah minyak dan gas (migas) di Indonesia, terutama lapangan yang berada lepas pantai (offshore) dan laut dalam (deep water). Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi, Kementerian ESDM, IGN Wiratmaja Puja menyambut baik atas keinginan menteri tersebut. Ia mengetahui potensi migas Indonesia memang masih banyak seperti wilayah laut dalam. Cekungan-cekungan geologi yang berpotensi memiliki kandungan minyak dan gas pun masih banyak.

“Cekungan-cekungan kan cukup banyak, cekungan geologi yang mengandung minyak dan gas di laut dalam. Itu yang harus kita eksplorasi,” kata Wirat, di Kantor Kementerian ESDM, Jalan Medan Merdeka Selatan, Jakarta, Kamis (28/7/2016).

Namun, yang menjadi pertimbangan saat ini adalah biaya eksplorasi untuk pengerjaan wilayah kerja laut dalam masih sangat mahal. Belum ditambah lagi dengan posisi yang jauh dan kebanyakan berada di daerah remote. Hal itu yang masih menjadi kajian.

“Biaya eksplorasinya kan tinggi karena laut dalam. Dan jaraknya jauh-jauh. Remote di Indonesia timur, di laut Makassar. Jadi seperti yang disampaikan sebelumnya, kita sedang dalam proses menyiapkan regulasi.

Menurutnya, seperti yang sudah banyak diketahui publik, regulasi mengenai wilayah kerja laut dalam di Indonesia masih belum atraktif sehingga investor kurang berminat berinvestasi. Sehingga kebanyakan investor lebih memilih menginvestasikannya di negara lain.

“Sekarang kita kalah atraktif dengan negara yang lain-lain. Sehingga investasi dari perusahaan-perusahaan kelas dunia. Perusahaan-perusahaan kelas dunia jadi tidak mau investasi di Indonesia.

Untuk itu, lanjut Wirat, pihak Kementerian ESDM bersama Komisi Eksplorasi Nasional (KEN), SKK Migas, dan para stakeholders sedang merancang dan merumuskan bagaimana supaya wilayah migas laut dalam di Indonesia lebih menarik mata investor.

“Kalah atraktif kita dengan negara yang lain. Dari fiskal dari pajak, split, banyak hal yang kita kalah atraktif dengan negara lain,” ucap dia.

Berdasarkan data litbang Kementerian ESDM, Potensi energi di laut Indonesia sampai saat ini masih didominasi oleh minyak dan gas bumi (migas). Sekitar 70 persen cadangan migas Indonesia terdapat di cekungan-cekungan tersier lepas pantai dan lebih dari separuhnya terletak di laut dalam.

Sejak 2004 telah beroperasi lebih dari 36 perusahaan minyak di Wilayah Kerja (WK) lepas pantai dari keseluruhan 153 WK yang telah melaksanakan eksplorasi dan eksploitasi di lepas pantai.

Saat ini, telah terindikasi 66 cekungan migas di seluruh Indonesia, sebagian besar berada di darat dan laut dangkal perairan teritorial dan hanya beberapa cekungan yang berada pada landas kontinen (cekungan busur muka). Ada 16 cekungan sudah berproduksi, delapan cekungan berpotensi, dan 42 cekungan belum dieksplorasi.

4. Wisata bahari

Indonesia merupakan negara yang terdiri dari banyak pulau. Selain lima pulau utama, yaitu Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua, Indonesia juga memiliki pulau-pulau kecil yang jumlahnya ribuan. Sebagai negara kepulauan, tentu saja pantai yang terdapat di Indonesia ini berjumlah ribuan juga.

Pantai dan laut tersebut menyimpan berbagai potensi yang jika diolah dengan baik akan memberikan berbagai keuntungan bagi penduduk sekitar. Salah satu potensi dari laut Indonesia ialah hasil perikanan. Dengan panjang garis pantai mencapai 95.181 Km, dalam satu tahun Indonesia mampu menghasilkan 5,4 juta ton ikan. Tentu masih ada peluang lebih untuk mendapatkan ikan lebih banyak lagi. Potensi lain dari bahari adalah wisatanya. Hutan mangrove dapat menjadi potensi wisata bahari yang menjanjikan bagi para wisatawan. Sebagai habitat binatang laut, hutan mangrove, juga dapat menjadi manfaat bagi masyarakat sekitar. Tak hanya pemasukan karena wisatawan, masyarakat juga dapat mempergunakan kayu bakau untuk menjadi bahan pembuat kertas. Keindahan bawah laut Indonesia juga menjadi destinasi wisata bahari berikutnya.

Sebut saja Raja Ampat di Papua, Derawan di Kalimantan, dan Pulau Ora di Maluku, pemandangan bawah lautnya sudah terdengar hingga mancanegara. Ketiga tempat tersebut merupakan sedikit dari bagian laut Indonesia dengan keindahan bawah laut yang memesona. Pemandangan bawah laut yang dihasilkan dari terumbu karang dan biota laut Indonesia menarik para wisatawan.

Indonesia memiliki luas terumbu karang terluas di dunia, yaitu 284.300 km² yang akan memuaskan hati para penyelam. Selain pemandangan bawah laut yang indah, hampir seluruh pantai di Indonesia juga memiliki pemandangan yang tak kalah memesonanya.

Para wisatawan dapat membuktikan dengan mengunjungi pantai-pantai yang terdapat di selatan pulau Jawa, pantai Parai Tenggara di Bangka Belitung, dan lain-lainnya.

Masih banyak laut dan pantai di Indonesia yang menyimpan potensi wisata sehingga dapat menambah jumlah destinasi liburan untuk para wisatawan.

Artikel ini telah tayang di Kompas.com dengan judul "Beragam Potensi Wisata Bahari Indonesia untuk Dunia."

5. Industri maritim

Kementerian Perindustrian (Kemenperin) akan mengembangkan industri berbasis maritim. Potensi untuk mengembangkan industri maritim sangat terbuka mengingat Indonesia memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia. Menurut Saleh, ada empat industri maritim yang akan dikembangkan pada periode 2015-201-, yaitu industri rumput laut, industri pengolahan ikan, industri galangan kapal, dan industri garam. "Kita tabu bahwa salah satu yang terus didorong oleh presiden yaitu bagaimana agar industri maritim kita dapat tumbuh dan berkembang karena bagaimana pun dua pertiga dari wilayah Indonesia adalah laut.

Industri rumput laut nasional terdiri atas 25 unit usaha besar yang menyerap 3.100 orang tenaga kerja yang memiliki nilai investasi sebesar USD170juta. "Industri rumput laut saat ini lebih banyak menjual secara mentah ke luar negeri. Padahal, seharusnya ini bisa dilakukan hilirisasi dengan menumbuhkan industri turunnya di dalam negeri," ungkap Saleh.

Saleh menambahkan, industri rumput laut nasional memiliki kapasitas terpasang sebesar 33.000 ton dengan kemampuan produksi 20.000 ton per tahun sehingga menghasilkan utilitas sebesar 60%. "Permasalahan-permasalahan yang dihadapi adalah suplai bahan baku terbatas untuk industri pengolahan rumput laut karena masih diekspor dalam bentuk mentah, kualitas bahan baku rumput laut yang rendah, biaya transportasi masih mahal," jelasnya.

Menurut Saleh, agar industri ini bisa berkembang, Kemenperin akan terus berkoordinasi dengan instansi-instansi lainnya agar pasokan bahan baku terpenuhi.

Saleh melanjutkan, industri pengelolaan ikan saat ini sama seperti industri rumput laut, yakni kekurangan bahan baku. "Ini karena banyak terjadi penjualan ikan secara ilegal sehingga pasokan bahan baku berkurang," ungkapnya.

Selama ini industri pengolahan ikan nasional yang terdiri atas 37 unit usaha berskala besar mampu menyerap 62.000 orang tenaga kerja dan memiliki nilai investasi Rp1,5 triliun. Industri pengolahan ikan nasional juga telah memiliki kapasitas terpasang 339.000 ton dengan kemampuan produksi 197.000 ton per tahun, sehingga menghasilkan utilitas sebesar 58%.

Selain masalah bahan baku, masalah industri pengolahan ikan lainnya terkait saling pengakuan standar dengan negara-negara tujuan ekspor. "Koordinasinya belum baik sehingga banyak hasil pengolahan ikan yang ditolak oleh negara tujuan ekspor," katanya.

Sementara itu, industri galangan kapal nasional masih memiliki potensi yang cukup besar untuk terus dikembangkan. Untuk industri galangan kapal reparasi, jumlah fasilitas produksinya sebesar 214 unit dengan kapasitas 12 juta dead weight ton (DWT) per tahun dengan utilisasi sebesar 85%.

Sedangkan galangan kapal baru, jumlah fasilitas produksinya sebanyak 160 unit dengan kapasitas, 2juta DWT pertahun dengan utilisasi sebesar 35%. "Industri galangan kapal di Tanah Air banyak yang belum tumbuh. Kami koordinasi dengan Menko Maritim bersama dengan Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan memberikan

insentifinsentif,” ungkapnya.

Industri garam nasional yang terdiri atas 35 unit usaha berskala besar dengan luas lahan produksi mencapai 22.000 hektare (ha) memiliki kapasitas produksi mencapai 56 juta ton pertahun.”Membuat garam konsumsi di mana pun bisa, namun berbeda dalam membuat garam industri. Garam industri kandungan NaCl-nya tinggi sehingga tidak bisa dikonsumsi,” ujarnya.

Permasalahan yang dihadapi industri garam adalah belum diproduksinya garam industri dalam skala besar sehingga kebutuhan garam industri sebesar 1,9 juta ton pertahun masih diimpor. “Membuat garam industri tidak semua laut bisa. Lebih cocok wilayahnya adalah di kawasan timur Indonesia, khususnya di NTT. Curah hujan dan alamnya cocok untuk pengembangan garam industri.

Komitmen pemerintah untuk memajukan sektor maritim juga ditandai dengan digencarkannya penegakan hukum bagi para pencuri ikan atau illegal fishing. Mulai dari memperketat pengawasan, melarang kapal-kapal melakukan alih muatan ikan di laut, serta penenggelaman kapal asing pencuri ikan. Dengan semua upaya tersebut, Presiden Joko Widodo(Jokowi) optimistis industri perikanan yang semula banyak tutup karena kekurangan bahan baku akan kembali menggeliat.

6. Jasa angkutan laut

Meskipun dalam beberapa tahun terakhir ini secara bertahap telah terjadi perubahan penggunaan armada pelayaran asing ke pelayaran domestik untuk mengangkut berbagai komoditi di dalam negeri, tetapi industri pelayaran didalam negeri, seperti yang disampaikan Ketua Indonesia Ship Owners Association (INSA) Oentoro Suryo, masih sulit bersaing dengan pelayaran asing karena keterbatasan jumlah kapal serta kondisi kapal yang ada sebagian besar adalah kapal tua.

Penambahan jumlah kapal nasional sebagian merupakan pengalihan bendera kapal-kapal milik pelayaran nasional yang sebelumnya berbendera asing, sehingga penambahan kapal-kapal baru relatif sangat sedikit.

Masih sulitnya penambahan kapal baru oleh galangan kapal Indonesia karena pihak perbankan masih belum sepenuhnya mendukung pembiayaan pembangunan kapal. Selain itu banyaknya biaya pajak yang harus ditanggung untuk pembuatan kapal tersebut, membuat masih tingginya biaya pembuatan kapal di Indonesia

Kondisi ini membuat beberapa perusahaan pelayaran nasional membangun kapalnya di luar negeri, karena dianggap lebih murah biayanya dibanding membangun di dalam negeri. Secara garis besar, perusahaan angkutan laut nasional dikelompokkan menjadi pelayaran dalam negeri dan angkutan luar negeri untuk ekspor-impor. Perusahaan pelayaran untuk angkutan dalam negeri, terdiri atas pelayaran antar pulau, pelayaran lokal, pelayaran perintis dan pelayaran rakyat. Selain itu terdapat perusahaan non pelayaran (pelayaran khusus), yaitu yang hanya mengangkut keperluan dan hasil industri sendiri, seperti yang dioperasikan oleh industri-industri pupuk, tepung terigu, semen dan kayu.

Selama tahun 2003 – 2007, jumlah perusahaan pelayaran di Indonesia cenderung meningkat. Menurut catatan Ditjen Perhubungan Laut, pada tahun 2003 terdapat 1.705 buah perusahaan, yang terdiri atas 1.030 perusahaan pelayaran nasional, 267 perusahaan non pelayaran dan selebihnya sebanyak 408 perusahaan pelayaran rakyat. Pada tahun 2007, jumlah perusahaan pelayaran meningkat menjadi 2.326 perusahaan, yang terdiri atas

1.432 perusahaan pelayaran nasional, 334 perusahaan non pelayaran dan 560 perusahaan pelayaran rakyat. Perkembangan jumlah perusahaan pelayaran dalam negeri di Indonesia tidak terlepas dari peningkatan kegiatan ekspor dan juga kebijakan Pemerintah untuk mendukung jasa angkutan laut seperti diterapkannya azas cabotage untuk 13 jenis komoditas utama sejak tahun 2005.

7. Alur laut kepulauan Indonesia

Lahirnya Konvensi ke-3 Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai hukum laut (United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS), 10 Desember 1982, menjadi awal lahirnya hukum laut yang mengakui adanya konsep Negara Kepulauan. Pemerintah Republik Indonesia (RI) kemudian meratifikasi konvensi tersebut dengan Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 1985. Sejak tahun 1994, Hukum Laut Internasional resmi berlaku dan mulai saat itu pula bangsa Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam, termasuk yang ada di dasar laut dan di bawahnya. Pasal 49 UNCLOS 1982 menyatakan kedaulatan dari negara kepulauan meliputi perairan-perairan yang tertutup oleh garis pangkal demikian pula wilayah udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

Tahun 1996, Pemerintah Indonesia mengusulkan kepada International Maritime Organization (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia. Sesuai dengan Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/ 1996 tentang Perairan Indonesia, Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan di bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

KESIMPULAN

Potensi dan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Indonesia, antara lain sebagai berikut:

1. Sumber daya perikanan
2. Energi kelautan Indonesia
3. Sumber daya minyak dan gas bumi
4. Wisata bahari
5. Industri maritim
6. Jasa angkutan laut
7. Alur laut kepulauan Indonesia

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Zainuddin Ali, Metode Penelitian Hukum, (Jakarta : Sinar Grafika, 2009)
- [2] Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, Dualisme Penelitian Hukum-Normatif dan Empiris, (Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2015)
- [3] Mestika Zed, Metode Penelitian Kepustakaan, Ed. Ke-2, (Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, Januari 2008)
- [4] <https://indomaritim.id/category/industri-maritim/> upload pada tanggal 17 Desember 2021, pukul 17.55 WIB

-
- [5] Menteri Pertahanan Republik Indonesia saat membuka Seminar Internasional Industri Pertahanan pada pameran produk-produk industri pertahanan “Indo Defence 2016 Expo & Forum, di Jakarta International Expo, Kemayoran, Jakarta. Seminar ini mendiskusikan isu-isu kerjasama internasional melalui inovasi teknologi dalam rangka keamanan maritim di kawasan (3/11/2016).
- [6] <https://www.kemhan.go.id/> di upload pada tanggal 17 Desember 2021 pukul 19.54 WIB
- [7] Fadel Basrianto <https://baktinews.bakti.or.id/penulis/fadel-basrianto> di upload pada tanggal 17 Desember 2021 pukul 19.50 WIB
- [8] Poros Maritim adalah sebuah cita-cita bersama untuk mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai negara maritim terbesar dan terkuat di dunia,” kata Menteri Susi dalam sambutan tertulis dibacakan Gubernur Maluku Said Assagaff (13/12/2014). Pada puncak peringatan Hari Nusantara provinsi Maluku yang dipusatkan di Langgur, ibu kota kabupaten Maluku Tenggara, di upload pada tanggal 17 Desember 2021 pukul 19.50 WIB
- [9] <http://www.datacon.co.id/Angkutanlaut2008Ind.html>
- [10] <https://biz.kompas.com/read/2015/12/08/090116628/Beragam.Potensi.Wisata.Bahari.Indonesia.untuk.Dunia>.
- [11] <http://ebtke.esdm.go.id/post/2016/04/14/1188/potensi.energi.laut.indonesia.menjanjikan>
- [12] <http://ekonomi.metrotvnews.com/energi/GNljznXk-potensi-migas-di-laut-dalam-indonesia-masih-sangat-besar>
- [13] https://gurugeografi12.com/materi-11-1-posisi-strategis-indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/#Letak_Luas_dan_Batas_Wilayah_Indonesia
- [14] <https://business-law.binus.ac.id/category/rubric-of-faculty-members/di> upload pada tanggal 17 Desember 2021, pukul 17.50 WIB
- [15] <https://indomaritim.id/category/industri-maritim/> upload pada tanggal 17 Desember 2021, pukul 17.55 WIB
- [16] UU No. 6/ 1996 tentang Perairan Indonesia
- [17] PP Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah