

STRATEGI POROS MARITIM DUNIA DALAM MEWUJUDKAN PENGEMBALIAN IDENTITAS INDONESIA SEBAGAI BANGSA MARITIM

Strategy of The World Maritime Axis in Restoring Indonesia's Identity as A Maritime Nation

Gregorius Manggala

*Department of International Relations
Universitas Airlangga
Surabaya, Indonesia
gregorius.manggala.satwika-2021@fisip.unair.ac.id
e-mail correspondent*

INFO ARTIKEL

Article History

*Received
26 January 2025*

*Revised
22 February 2025*

*Accepted
23 February 2025*

Keywords:

*identity; Indonesia;
maritime nation;
maritime strategy; world
maritime axis.*

Kata kunci:

*identitas; Indonesia;
bangsa maritim; strategi
maritim; poros maritim
dunia.*

Abstract

This study analyzes how the Global Maritime Axis (GMA) strategy can help restore Indonesia's identity as a maritime nation. This study uses a qualitative research method with a literature study approach. The concept of maritime strategy explains how a country can manage its waters and marine resources for the welfare of its people. The results of the study show that the GMA strategy emphasizes the importance of building a maritime culture, managing marine resources responsibly, and developing maritime infrastructure and connectivity. Indonesia's maritime identity is not only based on geographical and historical factors but also on the capacity to manage marine resources and overcome the challenges faced. With proper implementation, this strategy can help Indonesia realize its potential as a strong and independent maritime nation. Therefore, the GMA strategy needs to be continuously developed and strengthened through sustainable policies and active participation from various stakeholders.

Abstrak

Penelitian ini menganalisis bagaimana strategi Poros Maritim Dunia (PMD) dapat membantu mengembalikan jati diri Indonesia sebagai negara maritim. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi pustaka. Konsep strategi maritim menjelaskan bagaimana suatu negara dapat mengelola perairan dan sumber daya kelautannya untuk kesejahteraan rakyatnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi PMD menekankan pentingnya membangun budaya maritim, mengelola sumber daya kelautan secara bertanggung jawab, serta mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim. Identitas maritim Indonesia tidak hanya didasarkan pada faktor geografis dan historis tetapi juga pada kapasitas untuk mengelola sumber daya kelautan dan mengatasi tantangan yang dihadapi. Dengan implementasi yang tepat, strategi ini dapat membantu Indonesia mewujudkan potensinya sebagai negara maritim yang tangguh dan mandiri. Oleh karena itu, strategi PMD perlu terus dikembangkan dan diperkuat melalui kebijakan yang berkelanjutan dan partisipasi aktif dari berbagai pemangku kepentingan.

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki potensi untuk menjadi negara dengan kekuatan maritim yang besar karena memiliki wilayah laut yang luas dengan dua per tiga dari wilayah Indonesia adalah lautan. Selain itu, letak geografis yang dimiliki Indonesia bisa dikatakan strategis karena berada di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia, serta dua Samudra yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Kondisi tersebut tentu menjadikan Indonesia berada pada titik strategis rute lalu lintas laut yang menghubungkan antara belahan bumi bagian timur dengan bagian barat (Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2021). Mengutip dari situs resmi Indonesia.Go.Id, sekitar 90 persen perdagangan global menggunakan transportasi laut, 40 persen di antaranya melewati wilayah perairan Indonesia (Indonesia.Go.Id, 2019). Berdasarkan kondisi tersebut, Wakil Presiden RI ke-13, K.H. Ma'ruf Amin, menyampaikan bahwa posisi Indonesia sampai kapanpun memiliki keunggulan strategis dalam peta perdagangan global. Dapat dilihat bahwa presentase tersebut merupakan angka yang sangat besar dan menunjukkan bahwa letak geografis Indonesia akan selalu strategis dalam peta perdagangan global.

Sebagaimana yang disampaikan Yakti dan Susanto (Yakti & Susanto, 2017), jika menilik lebih jauh lagi mengenai sejarah kemaritiman, sejarah kemaritiman Indonesia dapat dilihat dari warisan Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit pada abad ke-5 hingga pertengahan abad ke-14. Kerajaan Sriwijaya sukses membangun *hub-port* (pelabuhan laut besar yang berfungsi sebagai pusat distribusi dan pemindahan barang) di wilayah Asia Tenggara, serta Kerajaan Majapahit yang memiliki lima armada kapal perang terkuat pada zaman itu (Yakti & Susanto, 2017). Hal tersebut menjadi tolak ukur sejarah kejayaan Indonesia pada masa lalu yang menunjukkan betapa kuatnya posisi maritim Indonesia. Kemudian pada 13 Desember 1957, Perdana Menteri Indonesia saat itu, Ir. H. Djuanda Kartawidjaja, mencetuskan Deklarasi Djuanda yang membukakan jalan sekaligus sebagai upaya dalam memaksimalkan seluruh potensi kemaritiman yang dimiliki Indonesia. Pada 10 Desember 1982, UNCLOS (*United Nation Convention on the Law of the Sea*) mengakui dan bahkan mengadopsi konsepsi Deklarasi Djuanda sebagai *The Archipelagic Nation Concept*. Situasi ini sangat menguntungkan Indonesia karena bertambah luasnya wilayah laut Indonesia yang semula hanya 1 juta km

persegi menjadi 5,8 juta km persegi (Indonesia.Go.Id, 2019).

Namun, sebagai negara maritim, Indonesia dihadapkan dengan berbagai permasalahan yang harus segera dibenahi. Beberapa permasalahan yang dihadapi Indonesia adalah penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*), penyelundupan, hingga perubahan iklim pada domain maritim (FISIP UGM, 2024). Sebagaimana disampaikan Hidayanti dan Yusran (Hidayanti & Yusran, 2023), kondisi laut Indonesia memang cukup memprihatinkan karena dikuasai dan dijajah pihak asing yang menginginkan keuntungan dari sumber daya laut yang dimiliki Indonesia. Kemudian Indonesia juga dihadapkan dengan ancaman keamanan maritim di wilayah lautnya, yang pada bulan Juli 2020, Kepolisian Perairan dan Udara (Polairud) menangkap empat pelaku yang melakukan pembajakan atau perampokan di laut (Hidayanti & Yusran, 2023). Kasus tersebut kerap menjadi ancaman pada wilayah perairan Indonesia karena telah beroperasi cukup lama. Hal ini tentu menjadi persoalan serius karena sangat berdampak buruk bagi para awak kapal dan juga perusahaan maupun negara. Hidayanti dan Yusran menambahkan bahwa ancaman keamanan maritim lainnya adalah

penyelundupan obat-obat terlarang, Terdapat lebih dari 806 kasus penyelundupan obat-obat terlarang yang melewati wilayah laut Indonesia.

Tentu saja permasalahan ini menciptakan citra buruk Indonesia di mata internasional dan menjadi tantangan Indonesia dalam mewujudkan pengembalian identitas sebagai bangsa maritim. Letak geografis yang strategis dan presentase luas wilayah laut yang lebih besar dari wilayah darat, seharusnya bisa menjadikan dorongan bagi Indonesia untuk menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia. Akan tetapi, faktanya Indonesia masih dihadapkan dengan berbagai permasalahan dan ancaman laut serta belum bisa memanfaatkan potensi maritim yang dimiliki. Sebagaimana yang disampaikan Kadar (Kadar, 2015), alasan mendasar mengapa Indonesia masih gagal memanfaatkan potensi maritimnya karena paradigma pembangunan di Indonesia yang terpusat di darat, sehingga mengakibatkan ketimpangan pembangunan antara daratan dan lautan. Sangat penting untuk menyadari bahwa lautan memiliki sumber daya yang sangat besar, sehingga hal ini harus dikelola dan dikembangkan secara tertib untuk kepentingan bersama, serta dapat berkontribusi ke sistem yang lebih adil dan

bisa diterapkan pada ekonomi global. Menurut Suyanti dan Nurfadholi (Suyanti & Nurfadholi, 2021), terdapat kelemahan yang dimiliki Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia, di antaranya: menipisnya budaya maritim; tidak memiliki pemahaman konsep yang sama terkait konsep negara maritim yang hendak dipangun; minimnya SDM di bidang maritim; dan masih kecilnya kontribusi sektor perikanan laut terhadap perekonomian Indonesia.

Melihat kondisi Indonesia yang memiliki perairan terluas di dunia dan permasalahan yang muncul di dalamnya, Pemerintah Indonesia mulai fokus kembali dalam mengembalikan citra bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Melalui pidatonya pada tahun 2014 yang lalu, Presiden Indonesia ke-7, Joko Widodo (Jokowi), menyerukan upaya pengembalian identitas bangsa Indonesia sebagai negara maritim. Presiden Jokowi juga menambahkan bahwa adanya pergeseran pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia saat ini dari wilayah Barat ke wilayah Asia Timur, dengan sekitar 40 persen perdagangan dunia berada di kawasan ini (Jannah, 2020). Dengan demikian, dalam mewujudkan keinginannya tersebut, pemerintah Indonesia membutuhkan strategi yang baik dalam memanfaatkan potensi

maritim yang telah dimiliki Indonesia. Sebagaimana yang disampaikan Yakti dan Susanto (Yakti & Susanto, 2017) dalam tulisannya, bahwa dibutuhkan strategi maritim yang komprehensif dan fleksibel dalam menghadapi dinamika isu-isu kemaritiman yang terus berkembang seiring dengan perubahan zaman. Strategi tersebut juga harus mampu menjadi modal awal dalam menyatukan wilayah darat dan wilayah laut Indonesia menjadi suatu kesatuan yang utuh dan tak terpisahkan.

Melihat banyaknya potensi besar yang bisa dimanfaatkan pada sektor maritim, pemerintah Indonesia mencetuskan Poros Maritim Dunia (PMD) sebagai pendekatan strategi maritim Indonesia dalam upaya untuk mewujudkan pengembalian identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Strategi PMD tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019 dan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (Hidayat & Ridwan, 2017). Strategi tersebut pada mulanya disampaikan dalam pidato pemilihan Presiden dan Wakil Presiden RI tahun 2014 oleh Jokowi. Hal tersebut kemudian disinggung kembali saat acara pelantikan Presiden dan Wakil Presiden pada

20 Oktober 2014. Presiden Jokowi menyampaikan bahwa samudra, laut, selat, dan teluk adalah masa depan peradaban Indonesia (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2016). Pemerintah Indonesia ingin menekan kembali pentingnya laut bagi bangsa Indonesia mengingat negara ini merupakan negara yang memiliki wilayah laut yang luas

Penelitian ini berfokus dalam melihat upaya-upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia dalam mewujudkan pengembalian identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim melalui implementasi strategi PMD. Selain itu juga, penelitian ini ingin menjelaskan seperti apa konsep strategi maritim dan mengapa itu penting bagi Indonesia. Melalui implementasi strategi PMD, Indonesia ingin meneruskan upaya dalam menunjukkan identitas bangsa sebagai bangsa maritim yang pernah digagas pada masa lalu, dan sekaligus sebagai cara untuk memaksimalkan seluruh potensi Indonesia di sektor maritim. Oleh sebab itu, penelitian ini menangkap pertanyaan penelitian pada bagaimana strategi PMD dapat mengembalikan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim? Penulis berargumen bahwa melalui strategi PMD, Indonesia dapat memaksimalkan seluruh potensi di sektor

maritim melalui upaya-upaya berikut: membangun budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut secara bertanggung jawab, serta mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim. Dengan begitu, cita-cita mengembalikan identitas bangsa sebagai bangsa maritim dapat tercapai.

KERANGKA ANALISIS

Konsep Strategi Maritim

Konsep strategi maritim berhubungan dengan kondisi negara yang memiliki wilayah laut atau perairan yang luas sehingga memiliki keunggulan untuk mengelola potensi sumber daya yang ada di dalamnya. Sebagaimana yang disampaikan Sutcliffe (Heuser, 2010) bahwa sebuah bangsa meski dapat ditaklukkan dalam pertempuran darat, belum sepenuhnya takluk (dikuasai) jika wilayah laut negara tersebut belum dapat ditaklukkan. Kemudian, Thucydides menyampaikan bahwa strategi, taktik, dan seni operasi yang berhubungan dengan laut diberi istilah '*rule of the sea*' atau '*sea power*' (kekuatan laut) yang berarti kemampuan suatu negara untuk mengendalikan dan memanfaatkan laut untuk kepentingan politik, ekonomi, dan militer (Heuser, 2010). Berdasarkan apa yang

disampaikan oleh Stuclyffe dan Thucydides semakin memberikan gambaran akan pentingnya kekuatan laut dalam menciptakan keunggulan pada aspek politik, ekonomi, dan militer, sehingga dibutuhkan strategi yang dapat diimplementasikan di laut. Lebih dari itu, konsep strategi maritim juga mampu memberikan arahan yang menyeluruh dari semua aspek kekuatan dalam mencapai tujuan nasional yang bertujuan untuk menjalankan kontrol terhadap laut (Hattendorf, 2013).

Sebagaimana yang disampaikan Hattendorf (Hattendorf, 2013) bahwa pada mulanya strategi maritim cenderung berfokus pada peran angkatan laut di masa perang. Jika berbicara mengenai strategi, maka perlu untuk memahami *grand strategy* yang dalam arti luas merupakan strategi besar yang digunakan oleh negara pada ranah militer untuk menentukan arah kekuatan yang komprehensif demi tercapainya tujuan nasional tertentu (Notre Dame International Security Center, 2022). Kemudian dalam lingkup yang lebih kecil, berkenaan dengan wilayah operasional angkatan darat, laut, dan udara, strategi maritim berada di dalam wilayah operasional angkatan laut karena menyentuh seluruh rangkaian kegiatan dan kepentingan di laut. Dalam pengertian tersebut, strategi maritim merupakan arah

dari seluruh aspek kekuatan nasional yang berkaitan dengan kepentingan suatu negara di laut. Hattendorf menekankan bahwa strategi maritim tidak hanya menyinggung soal wilayah operasional angkatan laut, tetapi juga aspek-aspek lain seperti: lalu lintas perdagangan; kapal dagang; pelabuhan; hingga mengelola sumber daya dari kekayaan laut itu sendiri (Hattendorf, 2013). Melalui penjelasan Hattendorf tersebut, dapat dilihat bahwa konsep strategi maritim tidak hanya melihat kekuatan angkatan lautnya saja, melainkan bagaimana menjaga dan mengelola potensi kekayaan laut secara bertanggung jawab.

Sejalan dengan apa yang dijelaskan oleh Hattendorf di atas, Heuser menyampaikan bahwa kemunculan konsep strategi maritim pada abad 19 dipandang memiliki peran penting dalam berbagai perang yang terjadi di dunia (Heuser, 2010). Heuser menambahkan pentingnya konsep strategi maritim dalam konteks perdagangan dengan berkaca dari strategi maritim yang dilakukan oleh Inggris dan Amerika Serikat yang melihat bahwa perdagangan lewat laut merupakan kunci untuk unggul. Maka dari itu, kebutuhan akan angkatan laut yang kuat dikerahkan untuk melindungi pelayaran dan pengangkutan barang. Dapat dipahami dari pernyataan yang disampaikan oleh Heuser

bahwa strategi maritim merupakan kunci dari berbagai kondisi perang yang terjadi di dunia. Strategi maritim merupakan strategi yang komprehensif ke semua aspek, seperti; diplomasi, perdagangan, bahkan hingga keamanan dan pertahanan. Secara garis besar, strategi maritim menurut Heuser merupakan prinsip-prinsip dalam mengatur perang yang melihat laut sebagai faktor penting dalam memenangkan peperangan (Heuser, 2010). Heuser disini juga menambahkan bahwa strategi maritim perlahan-lahan berkembang sebagai disiplin ilmu yang terpisah dari strategi militer.

Mahan (Mahan, 1889) memandang kekuatan laut merupakan sesuatu yang sangat penting, dapat memicu perlombaan senjata di sektor angkatan laut yang berlangsung selama Perang Dunia I. Terdapat tiga ide yang disampaikan oleh Mahan terkait dengan kekuatan laut; pertama membangun angkatan laut yang kuat dengan tujuan untuk melindungi perdagangan; kedua menguasai wilayah yang strategis terutama yang dapat digunakan sebagai tempat untuk pengisian bahan bakar kapal; dan ketiga, membangun kanal yang dapat menghubungkan jalur perdagangan dengan cepat serta efisien (Mahan, 1889). Tiga ide kekuatan laut yang disampaikan oleh Mahan mengacu pada

kekuatan yang diberikan oleh negara melalui kapasitasnya untuk menggunakan laut untuk tujuan militer maupun sipil. Prinsip kekuatan laut milik Mahan ini menetapkan tiga pertimbangan (yang disebut *inter-circling rings*), yaitu dominasi maritim dapat bertumpu pada instrumen perang (termasuk pelabuhan), perdagangan melalui laut, dan koloni.

Konsep strategi maritim yang disampaikan oleh Mahan secara garis besar memiliki arti bahwa memiliki kepentingan nasional di laut (aktivitas di laut) dan angkatan laut yang baik juga tidak kalah pentingnya dengan posisi geografis. Dalam mengembangkan kekuatan laut, negara harus menjadikan kekuatan laut sebagai sebuah alat untuk mencapai tujuan bersama dan bukan sebagai kekuatan tunggal. Artinya, cita-cita dari ekonomi global adalah perdagangan bebas antar negara. Hattendorf, Heuser, dan Mahan, menekankan konsep strategi maritim sebagai kunci dalam menguasai lautan. Selain itu, konsep strategi maritim tidak hanya memandang kekuatan militer angkatan lautnya saja, tetapi juga aspek lainnya seperti sipil (transportasi) dan ekonomi (perdagangan). Dengan menguasai laut, dapat dikatakan sebuah negara telah memiliki kekuatan laut yang dapat memberikan

keuntungan dalam berbagai hal. Selain itu juga, negara yang memiliki kekuatan laut yang besar, dapat menguasai perdagangan, memanfaatkan sumber daya alam yang ada dibawahnya, dan memiliki angkatan laut yang kuat di dunia.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi pustaka, seperti yang dikemukakan oleh Creswell (2007), Strauss & Corbin (2009); Taylor, Bogdan, & DeVault (2015).

Data dikumpulkan dari berbagai sumber seperti buku, jurnal, artikel ilmiah, serta laporan pemerintah. Data-data yang diperoleh kemudian akan dianalisis dengan konsep strategi maritim guna melihat apakah poin penting dari konsep tersebut ditemukan pada implementasi strategi PMD yang dilakukan Pemerintah Indonesia dalam mewujudkan pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim. Sehingga nantinya hasil dari analisis tersebut dapat menjawab pertanyaan penelitian.

Teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan mereduksi data, menyajikan data, dan penarikan kesimpulan (Sugiyono, 2014).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pentingnya Strategi Maritim bagi Indonesia: Perspektif Sejarah, Geografis, dan Keamanan

Kekuatan laut merupakan hal penting dalam memaknai strategi maritim bagi suatu bangsa, termasuk Indonesia. Indonesia pada masa lampau memiliki pengaruh yang sangat dominan di wilayah Asia Tenggara dan bahkan seluruh wilayah Asia, terutama melalui kekuatan maritim di bawah Kerajaan Sriwijaya dan kemudian Kerajaan Majapahit. Belum lagi posisi geografis Indonesia yang strategis berada di antara dua benua dan dua samudra. Hal tersebut menunjukkan bahwa letak Indonesia yang sangat strategis yang menghubungkan belahan dunia barat dan timur. Wilayah Indonesia yang merupakan dua pertiganya merupakan lautan yang mengakibatkan sejak masa lampau, wilayah nusantara diwarnai dengan berbagai pergumulan kehidupan di laut. Sebagaimana disampaikan Wiranto, nenek moyang bangsa Indonesia adalah penguasa lautan Nusantara, bahkan mampu mengarungi samudra luas hingga ke Benua Afrika (Wiranto, 2020). Maka dari itu, sangat penting bagi Indonesia untuk mengimpelemntasikan strategi maritim dalam memanfaatkan potensi laut yang dimiliki.

Sebagai negara yang di *cross-position* antara dua benua dan dua Samudra, Indonesia

harus mampu memanfaatkan keuntungan geografis ini. Laut yang berada di antara satu pulau dengan pulau yang lain, tidak dipandang sebagai pemisah melainkan sebagai penghubung. Indonesia dipandang sebagai negara *archipelago* atau negara kepulauan, sehingga memiliki posisi yang berbeda di antara negara-negara dengan kriteria geografis berdasarkan perairan lainnya, seperti negara pantai, kontinental, dan *landlocked* (Susilo, 2015). Wiranto menyampaikan bahwa konsep sebagai negara kepulauan mempunyai kekuatan yang bersifat sah secara hukum di mata negara-negara lain (Wiranto, 2020). Indonesia sebagai negara kepulauan sudah diakui dalam konvensi hukum laut PBB (UNCLOS) tahun 1982. Bunyi hukum laut tersebut sudah sangat jelas, bahwa “setiap negara yang memiliki pantai mengatur kewenangan terhadap pantai yang dimilikinya. Wilayah-wilayah tersebut meliputi laut wilayah selebar 12 mil laut dari garis pangkal, zona tambahan selebar 24 mil dari garis pangkal, zona ekonomi eksklusif selebar 200 mil dari garis pangkal, dan landas kontinen sampai kedalaman 350 meter”.

Keunggulan dari perairan Indonesia sebagai kawasan perairan tropis yang memiliki kekayaan alam yang besar (*mega*

biodiversity) menjadi tantangan tersendiri. Hal ini disebabkan karena dengan kekayaan alam yang besar, maka akan menarik pihak lain (negara, perusahaan, dll) yang memiliki kepentingan untuk menguasai dan mengelolanya, baik secara legal maupun ilegal. Menurut Widyoutomo, hal semacam ini akan sangat merugikan dan membahayakan lingkungan maritim (Widyoutomo, 2020). Sebagaimana disampaikan Wiranto, kekayaan laut Indonesia adalah potensi ekonomi pada sektor perikanan yang dapat menghasilkan devisa bagi negara dan sebagai modal pembangunan yang besar dan beragam (Wiranto, 2020). Apabila Indonesia dapat secara optimal mengelola kekayaan laut yang dimiliki, maka laut akan memberikan kontribusi yang besar dalam menyejahterakan rakyat di negeri ini. Maka dari itu penting sekali untuk mempertahankan posisi yang menguntungkan ini dan menjauhi ancaman yang diberikan oleh negara lain. Dengan menerapkan strategi maritim yang tepat, Indonesia diharapkan mampu meneruskan citra bangsa sebagai bangsa maritim yang telah melekat semenjak kerajaan Sriwijaya. Selain itu, dengan mempertahankan kedaulatan lautnya, Indonesia mampu

memaksimalkan potensi sumber daya laut maupun jalur perdagangan (ekonomi).

PMD sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia

Posisi geografis Indonesia yang strategis serta memiliki wilayah perairan yang luas tentu perlu menyadari kesempatan dalam memanfaatkan potensi maritim yang terkandung didalamnya, seperti: mengelola sumber daya laut; pembangunan infrastruktur laut; hingga pemanfaatan jalur perdagangan laut global. Sebagaimana disampaikan Hidayat dan Ridwan, potensi pada sektor maritim dan kelautan Indonesia meliputi beberapa aspek seperti politik, kemandirian, ekonomi, sosial budaya, hukum, dan lingkungan (Hidayat & Ridwan, 2017). Mengutip dari pernyataan Hilmar Farid dalam situs Indonesia.Go. Id pada tahun 2014, sektor kelautan sanggup menyerap lebih dari 40 juta tenaga kerja di berbagai bidang, mulai dari bidang energi, perikanan, pengembangan wilayah pesisir, pengembangan industri berbasis bioteknologi, transportasi laut, dan lain-lainnya. Meskipun Indonesia juga dikenal sebagai negara agraris, namun kenyataannya Indonesia memiliki kesempatan dalam memanfaatkan sektor pertanian dan juga sektor perikanan secara bersama-sama.

Situasi ini jelas menunjukkan bahwa Indonesia tidak boleh salah langkah dalam menentukan strategi apa yang dapat digunakan dalam menjaga keunggulan potensi laut.

Melihat banyaknya potensi besar yang bisa dimanfaatkan pada sektor maritim, Presiden Indonesia ke-7, Joko Widodo (Jokowi), mengenalkan Poros Maritim Dunia (PMD) sebagai pendekatan strategi maritim Indonesia dalam upaya untuk mewujudkan pengembalian identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Tujuan dari implementasi strategi PMD adalah menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai negara maritim, melakukan pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, serta memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia (Komdigi, 2016). Presiden Jokowi menginginkan perubahan konsep pembangunan nasional yang berlandaskan kemaritiman. Menurut Yakti dan Susanto, tujuan yang ingin dicapai dari implementasi PMD sebagai strategi maritim Indonesia adalah kesempatan untuk membangkitkan Indonesia sebagai negara kepulauan (Yakti & Susanto, 2017). Hal ini merupakan harapan baru untuk kebangkitan

maritim nasional dan panggilan menuju persatuan Indonesia. Langkah awal Presiden Jokowi dalam mengimplementasikan strategi PMD adalah membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang bertugas melakukan koordinasi pada isu-isu prioritas strategis seperti pengelolaan sumber daya migas hingga mineral, pengembangan destinasi pariwisata, penyelenggaraan program tol laut, dan juga regulasi perikanan yang di dalamnya menegaskan untuk kembali menegakkan peraturan hukum laut internasional (Asril, 2014).

Strategi PMD sendiri telah dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 dan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 yang ditopang dengan lima pilar utama. Adapun kelima pilar tersebut, yaitu; pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia; kedua, berkomitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut melalui pengembangan industri perikanan dengan nelayan sebagai ujung tombak; ketiga, berkomitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan, logistik, dan industri perkapalan, serta potensi pariwisata maritim; keempat, mengadakan diplomasi maritim dengan mengajak semua mitra Indonesia untuk

bekerja sama pada bidang maritim; dan yang kelima, membangun kekuatan pertahanan dan kemandirian maritim. Mengacu kepada keterangan Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Jokowi menginginkan agar wilayah perairan Indonesia menjadi wilayah perairan yang paling aman di dunia bagi seluruh aktivitas laut. Sehingga, hal tersebut menjadi tanggung jawab pemerintah untuk memberikan jaminan keamanan dan keselamatan bagi orang-orang yang melakukan aktivitas di laut (Muhamad, 2014).

Melalui strategi PMD, pemerintah mengupayakan agar Indonesia kembali kepada identitas awal sebagai bangsa maritim. Indonesia diharapkan mampu untuk memanfaatkan keunggulan sebagai negara dengan potensi maritim yang sangat besar. Selain itu juga implementasi strategi PMD menjadi hal penting untuk meningkatkan keamanan terutama kedaulatan laut dan isu-isu seperti penangkapan ikan secara ilegal, penyelundupan, perampokan, dll. Strategi PMD yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo berfokus kepada pembangunan nasional Indonesia yang berbasis dengan aktifitas di laut. Hal ini kemudian sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Heuser bahwa strategi maritim merupakan strategi

yang komprehensif ke semua aspek, yang dalam konteks ini adalah dalam bidang ekonomi dan keamanan serta pertahanan. Dari segi strategi maritim yang dilakukan Indonesia melalui PMD, Indonesia ingin memantapkan posisinya sebagai negara maritim yang kuat, besar, dan makmur lewat kekuatan laut.

Analisis Strategi PMD dalam Mewujudkan Pengembalian Identitas Indonesia sebagai Bangsa Maritim

Konsep strategi maritim menjelaskan jika suatu negara ingin menentukan arah kebijakan di laut, kekuatan laut merupakan bagian penting untuk mengontrol laut. Sebagaimana yang disampaikan Hattendorf, pada dasarnya strategi maritim merupakan arah kebijakan yang berkaitan dengan kepentingan negara di laut (Hattendorf, 2013). Dari pernyataan Hattendorf tersebut, dapat disimpulkan bahwa pentingnya pengimplementasian strategi maritim karena hal tersebut menyangkut seluruh rangkaian kegiatan dan kepentingan di laut, serta arah aspek kekuatan nasional yang berkaitan dengan kepentingan suatu negara di laut. Mahan menyinggung kekuatan laut secara lebih mendalam dengan menekankan pentingnya kekuatan laut dengan membangun angkatan laut dengan tujuan

melindungi perdagangan (Mahan, 1889). Hal tersebut akan menciptakan rasa aman dalam proses transportasi barang dari satu tempat ke tempat yang lain serta dapat mengantisipasi kejahatan-kejahatan yang terjadi di laut seperti, penangkapan ikan secara ilegal, penyelundupan, dan perompakan. Menguasai wilayah-wilayah strategis (jalur perdagangan) yang digunakan sebagai tempat pengisian bahan bakar kapal, dapat membuat keuntungan baik dari segi ekonomi karena lalu lintas perdagangan yang melewati wilayah tersebut.

Berangkat dari konsep yang dikemukakan oleh Mahan dan Hattendorf, strategi PMD memberikan arah kebijakan dan visi Indonesia dalam menentukan tindakannya di laut, seperti: menjaga dan mengelola sumber daya laut secara bertanggung jawab; menyejahterakan masyarakat dan melakukan pembangunan ekonomi secara merata dengan membangun budaya maritim; dan mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim. PMD menjadi sebuah pendekatan strategi maritim yang bertujuan untuk mengembalikan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim. Mengembalikan identitas sebagai negara maritim memang bukan hal yang mudah. Selain berbagai masalah dan tantangan yang dihadapi, negara maritim harus memiliki

kemampuan dalam mengolah sumber daya alam yang dimilikinya dan dapat memanfaatkan sumber daya yang dimiliki untuk kesejahteraan rakyat dan pembangunan serta pemerataan ekonomi nasional. Menurut Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Luhut B. Pandjaitan mengatakan bahwa sebutan negara maritim layak diberikan kepada Indonesia jika mampu menguasai lautan untuk kejayaan negara dan kesejahteraan rakyat (Komdigi, 2021).

Membangun Budaya Maritim

Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia itu berarti memperkuat nilai-nilai, pengetahuan, dan praktik-praktik yang berkaitan dengan laut. Hal tersebut bertujuan agar masyarakat Indonesia memiliki kesadaran terhadap landasan budaya dan nilai yang kuat sebagai pondasi pembangunan budaya maritim (Ekasari, 2022). Membangun budaya maritim bukan semata-mata menjadikan sebuah negara sebagai negara maritim karena memiliki kesadaran akan potensi lautnya, melainkan pemahaman bahwa budaya maritim sebagai pondasi dalam kehidupan dan aktivitas masyarakatnya. Kehidupan dan aktivitas ini berhubungan erat dengan aspek pelayaran,

perkapalan, dan perikanan. Sebagaimana disampaikan Utomo, membangun dan memperkuat budaya maritim merupakan bentuk penghargaan bangsa terhadap sejarah maritim, apalagi aktivitas kehidupan masyarakat Indonesia mayoritas berada di pesisir laut (Utomo, 2014). Kemudian yang perlu menjadi catatan bahwa laut dan pesisirnya merupakan saksi dari masuknya peradaban besar di wilayah Indonesia sehingga memengaruhi corak kehidupan masyarakat sampai saat ini.

Pada pilar pertama strategi PMD, berfokus untuk membangun dan menguatkan budaya maritim. Tujuannya adalah untuk menyadarkan masyarakat bahwa Indonesia merupakan negara maritim sejak zaman dahulu. Meskipun Indonesia juga kental dengan sebutan sebagai negara agraris, akan tetapi perlu diingat juga bahwa Indonesia memiliki sejarah panjang dan memiliki posisi geografis yang strategis dalam peta perdagangan global. Sehingga Indonesia perlu meningkatkan aktivitas dan kegiatan ekonomi laut agar terlaksananya tujuan dalam pengembalian jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Sulistiyono menjelaskan mengenai perspektif sejarah dalam melihat kemaritiman, yang hal ini menjadi pondasi

dalam membangun budaya maritim di Indonesia (Sulistiyono, Rochwulningsih, Budi Utomo, & Rinardi, 2005). Ia juga mencatat adanya kajian penting dalam sejarah maritim. Pertama, pemahaman bahwa pada zaman dahulu laut digunakan sebagai media untuk saling berkomunikasi oleh berbagai kelompok etnik yang hidup pada zaman itu. Kedua, populernya konsep maritim selama ribuan tahun pada kehidupan masyarakat Indonesia sehingga mendukung keberlanjutan dan eksistensi budaya maritim di Indonesia. Kemudian yang ketiga, komunikasi lintas budaya (*cross-cultural communication*) antarkomunitas yang hidup dan berkembang di kepulauan Indonesia. Komunikasi yang terjadi selama berabad-abad ini menunjukkan adanya dasar integrasi di kalangan masyarakat untuk mengembalikan lagi budaya maritim.

Menurut Suyanti dan Nurfadholi, terdapat beberapa cara untuk membangun kembali budaya maritim yang telah berkurang di Indonesia, di antaranya: melakukan pemulihan budaya maritim dengan mengadakan kegiatan kreatif seperti mengadakan festival bertema kelautan (festival kuliner hidangan laut); mengadakan lomba atau kompetisi di laut (lomba perahu dayung, selancar air, memancing, dll); melakukan pemeliharaan dan perlindungan

situs serta peninggalan budaya maritim yang memiliki nilai sejarah (Suyanti & Nurfadholi, 2021). Sebagaimana yang disampaikan Menko Bidang Kemaritiman ke-4, Rizal Ramli, pembangunan budaya maritim perlu diawali dengan menanamkan cinta terhadap laut (Suyanti & Nurfadholi, 2021). Sejalan dengan pernyataan Rizal Ramli, Presiden Indonesia ke-7, Joko Widodo, menyatakan hal serupa agar masyarakat menanamkan cinta dengan laut agar pembangunan budaya maritim dapat dilakukan. Jokowi mengungkapkan bahwa perlu adanya upaya kerja keras untuk membangkitkan budaya maritim nusantara (Rahman, 2016). Hal ini tentu saja berhubungan dengan keselarasan semua elemen bangsa dalam memahami konsep budaya maritim itu sendiri.

Jika berbicara mengenai budaya maritim, tentu tidak lepas dari siapa yang menjadi ujung tombak dalam mengoptimalkan aktivitas dan kegiatan di laut. Namun, permasalahan kualitas SDM maritim yang masih kurang, menjadi tantangan tersendiri sebelum menanamkan budaya maritim di Indonesia. Untuk mengatasinya, Atmodjo menyampaikan bahwa kondisi SDM maritim yang masih kurang dapat diatasi dengan berbagai program pelatihan yang ditujukan kepada pihak-pihak yang bergerak di bidang maritim (Atmodjo, 2016).

Misalnya, dengan melakukan penyuluhan dan pelatihan kepada nelayan. Tujuannya agar para nelayan dapat mencari ikan yang efektif serta efisien dan tanpa merusak ekosistem laut. Kemudian menambah jumlah polisi pantai dan melatih mereka dengan pelatihan oleh TNI Angkatan Laut. Hal tersebut dimaksudkan agar budaya maritim dapat tercapai dengan semakin meningkatnya produksi perikanan dan konsumsi makanan laut di kalangan masyarakat karena kualitas SDM nelayan yang mumpuni dan semakin meningkatnya keamanan perairan karena kualitas SDM penjaga pantai yang memenuhi standar.

Menjaga dan Mengelola Sumber Daya Laut Secara Bertanggung Jawab

Seperti yang disampaikan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Luhut B. Pandjaitan, Indonesia harus mampu mengelola dan memanfaatkan kekayaan sumber daya kemaritiman demi kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Indonesia harus mengelola secara

bertanggung jawab sumber daya kemaritiman dan menjaganya dari ancaman pihak luar. Pernyataan tersebut merupakan realisasi dari pilar kedua strategi PMD, yaitu membangun kedaulatan laut dengan berkomitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut, serta meningkatkan industri perikanan bagi nelayan sebagai pilar utama industri tersebut. Hal ini berkaitan dengan bagaimana menjadikan nelayan sebagai ujung tombak industri perikanan serta menciptakan hasil laut (perikanan) sebagai sumber mata pencaharian utama yang menguntungkan bagi masyarakat pesisir pantai dan membantu menyejahterakan kehidupan nelayan. Di kawasan Asia Tenggara, Indonesia menjadi kontributor utama produksi perikanan dengan menyumbang hampir 50 persen dari total produksi seluruh negara ASEAN (Lihat Tabel 1). Hal tersebut didukung karena posisi Indonesia yang strategis di antara lintas samudera dan lintas benua, sehingga potensi biota lautnya beragam.

Tabel 1. Kontribusi Indonesia Terhadap Produksi Perikanan ASEAN* (2000-2014)

Tahun	Brunei Darussalam	Kamboja	Indonesia	Laos	Malaysia	Myanmar	Filipina	Singapura	Thailand	Vietnam	Total
2000	2,6	298,8	5.120,5	71,0	1.457,1	1.309,8	2.993,3	10,0	3.713,3	1.961,2	15.937,6
2001	1,6	441,2	5.490,5	81,0	1.411,7	1.475,5	3.166,5	7,8	3.648,4	2.434,7	19.157,9
2002	2,2	424,4	5.515,7	93,0	1.467,5	1.606,2	3.369,5	7,8	3.797,0	2.647,4	18.930,7
2003	2,2	390,7	6.005,6	95,0	1.484,0	1.987,0	3.619,3	7,1	3.914,0	2.859,2	20.364,1
2004	3,1	343,5	6.647,0	95,0	1.538,0	2.148,6	3.926,2	7,6	4.137,1	3.150,6	21.996,7
2005	3,1	546,0	7.183,6	107,8	1.421,4	2.581,8	4.161,9	7,8	4.132,8	3.397,2	23.543,4
2006	3,1	661,5	7.510,8	107,8	1.644,5	2.818,0	4.408,5	11,7	4.051,8	3.656,2	24.873,9
2007	3,2	525,1	9.054,9	91,7	1.654,2	2.808,0	4.711,3	8,0	3.675,4	4.315,5	26.847,3
2008	2,8	536,3	9.054,9	93,5	1.753,3	3.147,6	4.966,9	5,1	3.204,2	4.559,7	27.324,3
2009	2,4	515,0	10.064,1	105,0	1.870,0	3.491,1	4.080,0	5,7	3.137,7	4.782,4	28.053,4
2010	2,8	555,0	11.662,3	113,0	1.806,6	3.902,0	5.155,7	5,2	3.113,3	5.127,6	31.443,5
2011	2,5	631,7	13.626,2	129,6	1.665,8	4.149,8	4.973,6	6,0	2.870,1	5.432,9	33.488,2
2012	5,1	728,0	18.763,9	136,0	1.760,8	4.417,7	4.865,7	6,2	3.068,4	5.816,1	39.567,9
2013	3,4	728,0	19.245,6	164,2	1.749,3	4.715,9	4.695,4	7,2	2.900,6	6.019,7	40.229,3
2014	4,0	745,3	20.500,8	150,6	1.988,3	5.040,3	4.681,4	6,7	2.667,3	6.332,5	42.217,2

Sumber: *SEAFDEC 2017* (dalam Pusat Data, Statistik dan Informasi KKP 2017)

*Dalam ribu ton

Dari Tabel 1 di atas, dapat dilihat bahwa Indonesia merupakan negara perikanan terbesar di kawasan Asia Tenggara karena memiliki potensi yang besar dari sisi produksi dan nilai. Tentu hal ini adalah peluang yang baik untuk meneguhkan posisi Indonesia sebagai negara maritim karena menjadi produsen perikanan terbesar di kawasan tersebut. Menurut data yang dikeluarkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), jumlah produksi perikanan Indonesia terus mengalami peningkatan yaitu sekitar 30 persen selama periode 2000-2014 (Poernomo, 2017). Tidak hanya di kawasan Asia Tenggara, di tingkat global pun Indonesia menduduki peringkat teratas dari

sisi produksi perikanan. Menurut laporan *Food and Agriculture* (FAO), Indonesia menempati urutan kedua untuk produksi perikanan laut, peringkat ketujuh untuk produksi perikanan umum, dan kedua untuk produksi perikanan budidaya, dengan total produksi 20,8 juta pada tahun 2014 (Poernomo, 2017). Sehingga secara total, Indonesia menduduki peringkat kedua sebagai produsen perikanan global (Lihat Tabel 2).

Tabel 2. Posisi Indonesia di antara Produsen Utama Perikanan Global Tahun 2014 *

China	75.902
Indonesia	20.768
India	9.603
Vietnam	6.331

Myanmar	5.048
Filipina	4.688
Thailand	2.704

Sumber: Poernomo, 2017 (dalam Pusat Data, Statistik, dan Informatika Kementerian Kelautan dan Perikanan) *Dalam juta ton

Dari Tabel 2 di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa Indonesia memiliki potensi yang besar dari sumber daya lautnya. Hal ini tentu harus dijaga dan dikelola secara baik dan bertanggung jawab. Dengan potensi besar yang dimiliki Indonesia, tentu besar juga ancamannya. Ancaman ini berasal dari pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab dan hanya mementingkan kepentingan pribadi tanpa memedulikan ekosistem laut. Sebagaimana yang disampaikan Hidayanti dan Yusran, permasalahan seperti itu tentu berdampak buruk terhadap sumber daya dan ekosistem laut (Hidayanti & Yusran, 2023). Selain itu, sumber pendapatan bagi masyarakat yang tinggal di wilayah pesisir akan terhambat dan perkembangan ekonomi dari sumber daya laut juga akan terganggu. Perairan Indonesia sering mengalami ancaman dari praktik penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*) dan praktik *overfishing* yang tentunya merugikan. *Overfishing* merupakan praktik penangkapan ikan dengan menggunakan jaring sampai dasar laut sehingga menyebabkan kerusakan

pada ekosistem dasar laut (Hidayanti & Yusran, 2023). Bergabungnya Indonesia sebagai anggota *Indian Ocean Rim Association* menjadi langkah awal untuk dapat mengatasi berbagai permasalahan yang mengancam sumber daya dan ekosistem laut di wilayah perairan Indonesia.

Indonesia menunjukkan partisipasi aktif dengan menjadi ketua *Indian Ocean Rim Association* pada periode 2015-2017. Pada periode tersebut, Indonesia menyampaikan ide atau gagasan mengenai kepentingan nasionalnya yaitu menjadi poros maritim dunia di kancah internasional (Hidayanti & Yusran, 2023). Gagasan ambisius Indonesia tersebut tentu saja mendorong Indonesia untuk fokus pada PMD sebagai pembangunan utama Indonesia. Jika dianalisis dengan pernyataan Hattendorf, pada pilar kedua strategi PMD berhubungan dengan implementasi strategi maritim sebagai arah dari seluruh aspek kekuatan nasional yang berkaitan dengan seluruh rangkaian kegiatan dan kepentingan suatu negara di laut. Dalam hal ini Indonesia kembali memfokuskan kegiatan dan kepentingannya di laut sebagai upaya memenuhi kepentingan nasionalnya. Meskipun belum sepenuhnya berhasil, namun langkah pemerintah Indonesia untuk

bisa mewujudkan pilar kedua PMD, patut diberikan apresiasi. Begitu besarnya kekayaan laut yang dimiliki Indonesia, tentu harus ada keselarasan antar seluruh pihak dalam melaksanakan tanggung jawab sesuai kapasitasnya.

Mengembangkan Infrastruktur dan Konektivitas Maritim

Sebagai negara yang memiliki ribuan pulau, Indonesia harus menjamin konektivitas antar pulau dan wilayah melalui pengembangan dan pembangunan infrastruktur laut dengan tujuan mempersatukan wilayah-wilayah Indonesia yang terpisahkan oleh lautan. Konektivitas maritim masih menjadi PR besar untuk Indonesia, karena sampai saat ini permasalahan sektor maritim adalah masih lemahnya infrastruktur pelabuhan (Wangke, 2018). Infrastruktur yang dimaksud berkaitan dengan perlengkapan navigasi, peralatan untuk bongkar muat barang, dan *port equipment* (mengacu pada mesin atau kendaraan untuk menangani kargo di pelabuhan) yang belum memadai. Kondisi ini tentu menjadi tantangan Indonesia karena merugikan kapal-kapal yang hendak berlabuh. Belum memadainya fasilitas pelabuhan di Indonesia akan memberatkan pihak kapal karena memakan biaya

operasional yang lebih tinggi dibandingkan dengan pelabuhan yang memiliki fasilitas lebih memadai (Adam & Dwiastuti, 2015). Selain itu, melihat kondisi geografis Indonesia tentu penting untuk mengoptimalkan industri pariwisatanya. Sebagaimana disampaikan Hidayanti dan Yusran, konektivitas maritim tidak hanya mengenai transportasi komoditas barang, tetapi juga menyiapkan transportasi bagi para wisatawan, baik lokal maupun mancanegara (Hidayanti & Yusran, 2023).

Pada pilar ketiga strategi PMD menjelaskan komitmen Indonesia dalam bidang pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. Pada pilar ini, Indonesia memfokuskan untuk membangun ekonomi berbasis kelaut (ekonomi kelautan) yang kuat serta efisien. Wilayah Indonesia yang terbentang dari Sabang sampai Merauke menyadarkan pentingnya pemerataan pembangunan, mengingat ada banyak warga negara Indonesia yang mengandalkan ekonomi kelautan. Pembangunan infrastruktur terutama di wilayah pelabuhan dan laut akan memperlancar jalur distribusi barang. Guna mendukung terealisasinya konektivitas laut yang baik, pemerintah Indonesia membangun tol laut yang merupakan upaya untuk menciptakan konektivitas pada transportasi laut (Hidayanti & Yusran, 2023). Tujuannya

adalah untuk membahwa komoditas barang dari Sabang sampai Merauke dengan terjadwal. Selain itu, dengan terciptanya tol laut, harga barang akan menjadi lebih stabil dan tidak ada ketimpangan atau perbedaan harga yang signifikan.

Sebagaimana yang disampaikan Hidayanti dan Yusran, pembangunan tol laut hingga tahun 2020 sudah 10 kali lipat dibanding tahun 2015 (Hidayanti & Yusran, 2023). Akan tetapi, pembangunan ini masih belum memberikan pengaruh signifikan dalam memperbaiki kesenjangan harga barang di sejumlah wilayah. Fakta membuktikan bahwa masih lemahnya pengawasan pada daerah pemasok dan masih tingginya biaya logistik. Menurut Hidayanti dan Yusran, pemerintah perlu memfokuskan pada peningkatan fasilitas pelabuhan yang lebih memadai agar program tol laut ini dapat terealisasi secara optimal (Hidayanti & Yusran, 2023). Berdasarkan data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, hingga tahun 2020 setidaknya terdapat 106 pelabuhan yang diidentifikasi sebagai penunjang program tol laut (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021). Namun pada kenyataannya, konektivitas laut Indonesia masih tertinggal dibanding negara-negara

tetangga. Dalam upaya untuk meningkatkan konektivitas maritim, Presiden Indonesia ke-7, Joko Widodo, menyampaikan alasannya untuk fokus pada pembangunan infrastruktur. Beliau menyampaikan bahwa pembangunan infrastruktur bertujuan untuk meningkatkan daya saing Indonesia, sebagai alat pemersatu bangsa, menghubungkan antar daerah, kota, provinsi, dan pulau, serta mewujudkan sila kelima Pancasila (Firdaus, 2021).

Jokowi menyampaikan dukungannya terkait kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi (Iptek) sebagai posisi yang strategis dan mengaitkannya dengan pertumbuhan industri perkapalan (Komdigi, 2021). Beliau melihat bahwa pengembangan Iptek dan pertumbuhan industri perkapalan dalam negeri, harus bersinergi dalam mengembangkan industri jasa perhubungan dan jasa logistik berskala global. Jika pilar ketiga strategi PMD dianalisis dengan konsep strategi maritim Mahan mengenai kekuatan laut, hal yang paling mendasar yang dapat dilihat adalah prinsip-prinsip tentang efektivitas dan efisiensi transportasi laut. Mahan menyatakan pentingnya membangun kanal yang dapat menghubungkan jalur perdagangan dengan cepat serta efisien. Dari pernyataan Mahan tersebut dapat disimpulkan bahwa upaya Indonesia dalam

mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim, merupakan cara untuk mengoptimalkan transportasi laut. Hal ini tentu menjadi penting karena mengingat posisi geografis Indonesia yang berada di perlintasan perdagangan global, sangat diuntungkan dengan adanya industri yang memerlukan akses laut Indonesia. Selain memudahkan mobilitas manusia dan barang, diharapkan nantinya dapat memacu pertumbuhan ekonomi.

SIMPULAN

Sebagai negara maritim, Indonesia harus mengembangkan strategi yang efektif untuk memanfaatkan sumber daya lautnya yang melimpah. Strategi PMD mengutamakan pembangunan maritim, yang bertujuan untuk memulihkan dan membangun budaya maritim, mengelola sumber daya maritim secara bertanggung jawab, dan meningkatkan infrastruktur maritim untuk pemerataan ekonomi. Sejarah maritim Indonesia yang kaya, yang dicontohkan oleh Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, menekankan perlunya kesadaran publik bahwa negara ini tidak hanya agraris tetapi juga maritim. Pemberdayaan nelayan dan peningkatan kesadaran budaya maritim sangat penting untuk memajukan industri perikanan.

Namun, tantangan tetap ada, termasuk masalah keamanan yang memungkinkan entitas asing mengeksploitasi perairan Indonesia. Kerja sama di antara semua komponen nasional sangat penting untuk keberhasilan strategi PMD. Tanpa sinergi, strategi tersebut berisiko gagal. Menangani keamanan dan meningkatkan infrastruktur pertahanan juga penting untuk melindungi kepentingan maritim Indonesia.

REFERENSI

- Adam, L., & Dwiastuti, I. (2015). Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan. *Jurnal Masyarakat Indonesia* 41 (2), 163-176.
- Asril, S. (2014, November 18). *Jokowi: Tenggelamkan Kapal Pencuri Ikan!* Diambil kembali dari Kompas.com: <https://nasional.kompas.com/read/2014/11/18/13004411/Jokowi.Tenggelamkan.Kapal.Pencuri.Ikan>
- Atmodjo, R. (2016). *Ini Cara Rizal Ramli Bangun Budaya Maritim Indonesia.* Diambil kembali dari Bisnis Tempo: <https://bisnis.tempo.co/read/743172/ini-cara-rizal-ramli-bangun-budaya-maritim-indonesia>
- Creswell, J. W. (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Traditions.* London: Sage Publications.

- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2011). *Handbook of Qualitative research*. London: Sage Publication Inc.
- Ekasari, C. I. (2022, Oktober 1). *Pentingnya Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia*. Diambil kembali dari Kumparan:
<https://kumparan.com/chatarinaintan13/pentingnya-membangun-kembali-budaya-maritim-indonesia-1ywbK6EBBiv>
- Firdaus, I. (2021, Maret 25). *4 Alasan Jokowi Rajin Bangun Infrastruktur*. Diambil kembali dari Kompas TV:
<https://www.kompas.tv/nasional/158305/4-alasan-jokowi-rajin-bangun-infrastruktur>
- FISIP UGM. (2024, Juni 5). *Hadapi Ancaman Maritim, Indonesia dan Australia Perlu Tingkatkan Kooperasi*. Diambil kembali dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gajah Mada:
<https://fisipol.ugm.ac.id/hadapi-ancaman-maritim-indonesia-dan-australia-perlu-tingkatkan-kooperasi/#:~:text=Sebagai%20negara%20maritim%2C%20baik%20Indonesia,perubahan%20iklim%20pada%20domain%20maritim>
- Hattendorf, J. B. (2013). *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean: Past, Present and Future*. London: Routledge.
- Heuser, B. (2010). *Long-Term Trends and Early Maritime Strategy, in the Evolution of Strategy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hidayanti, Y., & Yusran. (2023). *Kendala Indonesia dalam Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia Melalui Indian Ocean Rim Association di tengah Problematika Sektor Maritim Indonesia*. *Budi Luhur Journal of Contemporary Diplomacy* 7 (11), 27-35.
- Hidayat, S., & Ridwan. (2017). *Kebijakan Poros Maritim dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan dan Harapan*. *Jurnal Pertahanan & bela Negara* 7 (3), 108-121.
- Indonesia.Go.Id. (2019, Februari 25). *Indonesia Poros Maritim Dunia*. Diambil kembali dari Indonesia.Go.Id:
<https://indonesia.go.id/kategori/indonesia-dalam-angka/439/indonesia-poros-maritim-dunia>
- Jannah, R. (2020, September 23). *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. Diambil kembali dari Keluarga Mahasiswa Ilmu Perikanan UGM:
<https://kmip.faperta.ugm.ac.id/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/>
- Kadar, A. (2015). *Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. *Jurnal Keamanan Nasional* 1 (3), 427-442.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. (2016, Juni 7). *Mewujudkan Mimpi Indonesia Menjadi poros Maritim Dunia*. Diambil kembali dari Kementerian

- Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi:
<https://www.maritim.go.id/detail/mewujudkan-mimpi-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021, April 24). *Menhub: Muatan Balik Tol laut Terus Dioptimalkan*. Diambil kembali dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia:
<https://portal.dephub.go.id/post/read/menhub-muatan-balik-tol-laut-terus-dioptimalkan>
- Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2021, Oktober 8). *Wujudkan Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia, Perlu Peran Semua Pihak*. Diambil kembali dari Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia:
https://www.setneg.go.id/baca/index/wujudkan_indonesia_jadi_poros_maritim_dunia_perlu_peran_semua_pihak
- Khoiri, N. (2018). *Metodologi Penelitian Pendidikan: Ragam, Model, dan Pendekatan*. Semarang: Southeast Asian Publishing.
- Komdigi. (2016, Oktober 19). *Menuju Poros Maritim Dunia*. Diambil kembali dari Komdigi:
<https://www.komdigi.go.id/berita/pengumuman/detail/menuju-poros-maritim-dunia>
- Komdigi. (2021, September 24). *Jadi Poros Maritim Dunia, Presiden: Perlu Kerja nyata!* Diambil kembali dari Komdigi:
[umuman/detail/jadi-poros-maritim-dunia-presiden-perlu-kerja-nyata](https://www.komdigi.go.id/berita/pengumuman/detail/jadi-poros-maritim-dunia-presiden-perlu-kerja-nyata)
- Mahan, A. T. (1889). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Muhamad, S. V. (2014, November). *Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. Retrieved from DPR RI:
https://berkas.dpr.go.id/pusaka/files/info_singkat/Info%20Singkat-VI-21-I-P3DI-November-2014-7.pdf
- Notre Dame International Security Center. (2022, Juli 5). *The History and Importance of Grand Strategy in IR*. Diambil kembali dari ND International Security Center:
<https://ndisc.nd.edu/news-media/news/the-history-and-importance-of-grand-strategy-in-ir/>
- Poernomo, A. (2017). *Strategi Penguatan Kinerja Ekspor Menuju Negara Perikanan Unggul di Asia Tenggara: Analisis Data Ekspor Impor*. Jakarta: Pusat Data, Statistik, dan Informatika KKP.
- Rahman, M. R. (2016, April 27). *Pakar Kelautan: Indonesia Belum Menjadi Negara Maritim*. Diambil kembali dari Antara:
<https://www.antaraneews.com/berita/557517/pakar-kelautan-indonesia-belum-menjadi-negara-maritim>
- Strauss, A., & Corbin, J. (2009). *Dasar-Dasar Penelitian Kualitatif (trans. Imam Muttaqien & Muhammad Shodiq, Basics of Qualitative*

- Research*). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulistiyono, S. T., Rochwulningsih, Y., Budi Utomo, C., & Rinardi, H. (2005). *Model sosialisasi dan enkulturasi Nilai-Nilai Kebaharian Untuk Memperkuat Integrasi Indonesia sebagai Negara Maritim Melalui Pengajaran Sejarah dan Budaya Maritim Nusantara di Sekolah Dasar*. Semarang: Fakultas Sastra UNDIP.
- Susilo, I. (2015). *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia*. Surabaya: CSGC.
- Suyanti, & Nurfadholi, Z. F. (2021). Kelemahan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Dinamika Bahari 2 (1)*, 13-127.
- Taylor, S. J., Bogdan, R., & DeVault, M. L. (2015). *Introduction to Qualitative Research Methods: A Guidebook and Resource (4th ed.)*. Hoboken: John Wiley & Sons, Inc.
- Utomo, B. B. (2014). Awal Perjalanan Sejarah Menuju Negara Kepulauan. Dalam D. R. Herliany, I. Muhtarom, S. J. Suyono, W. Adi, & Y. Darmawan, *Arus Balik: Memori Rempah dan Bahari Nusantara Kolonial dan Poskolonial* (hal. 1-43). Yogyakarta: Ombak.
- Wangke, H. (2018). *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Widyoutomo, A. (2020). Pengamanan Laut Mewujudkan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Maritim 1 (1)*.
- Wiranto, S. (2020). Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia Melalui Kebijakan Kelautan Indonesia dengan Strategi Pertahanan Maritim Indonesia: Perspektif Pertahanan Maritim. *Jurnal Maritim Indonesia 8 (2)*, 110-126.
- Yakti, P. D., & Susanto, J. (2017). Poros Maritim Dunia sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan atau Kesenambungan Strategi. *Jurnal Global Strategis 11 (2)*, 108-125.