
KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA DIHADAPKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NO. 32 TAHUN 2014 DALAM RANGKA MEWUJUDKAN KETAHANAN NASIONAL

Oleh

Yudi Asmar¹, I Nengah Putra Apriyanto², Lukman Yudho Prakoso³, Robby Moehammad Taufik⁴, Ansori⁵, I Nyoman Parwata⁶, Buddy Suseto⁷, Priyanto⁸, Susilo Adi Purwantoro⁹
^{1,2,3,4,5,6,7,8,9}Universitas Pertahanan Republik Indonesia, Kawasan IPSC Sentul, Sukahati, Kec. Citeureup, Kabupaten Bogor, Jawa Barat 16810

Email: [4kamalekumdeplek@gmail.com](mailto:kamalekumdeplek@gmail.com)

Article History:

Received: 03-12-2022

Revised: 16-12-2022

Accepted: 23-01-2023

Keywords:

Kebijakan, Maritim, TNI AL, Poros, Pertahanan

Abstract: Negara Indonesia adalah Negara Kepulauan yang menganut bentuk Negara Kesatuan (Unitary). Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan meliputi pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. Penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan. Jenis penelitian Strategi Kampanye Militer Kebijakan Poros Maritim Dunia Dihadapkan Dengan Undang – Undang No. 32 Tahun 2014 Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Nasional yang akan penulis gunakan adalah deskriptif kualitatif dengan studi kasus. Penelitian deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Sudah sewajarnya Indonesia menjadi poros maritime dunia karena ditunjang dengan kondisi geografis dan budaya leluhur bangsa Indonesia yang sejak lama dikenal sebagai Nusantara, yaitu bangsa yang sangat ahli dalam bidang maritime. Dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia, seharusnya Pemerintah, bersama TNI (TNI AL) bersama dan Pemerintah daerah yang memilik garis pantai, dilibatkan dalam penyusunan payung hukum terkait kebijakan Poros Maritim Dunia, sehingga tidak terjadi tumpang tindih.

PENDAHULUAN

Negara Indonesia adalah Negara Kepulauan yang menganut bentuk Negara Kesatuan (Unitary). Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia

sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. (Arto, 2019)

Untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan meliputi pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. (Suhirwan & Prakoso, 2019) Penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia (Kominfo, 2021). Presiden Joko Widodo memaparkan lima pilar sebagai upaya untuk mewujudkan poros maritim dunia itu. Adapun lima pilar utama dalam poros maritim dunia adalah; (1) Pertama, Membangun kembali budaya maritime; (2) Kedua, Menjaga dan mengelola sumberdaya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai tiang utama; (3) Ketiga, Pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata; (4) Keempat, Mengembangkan diplomasi maritim dengan bersamasama menghilangkan sumber konflik di laut; Dan (5) Kelima, Membangun kekuatan pertahanan maritim. (Prakoso, 2018)

Sistem pertahanan negara harus dapat menjamin keutuhan wilayah, kedaulatan negara dan keselamatan bangsa. Salah satu yang menjadi system pertahanan negara adalah kemampuan sebuah negara melaksanakan kampanye militer jika dibutuhkan. Kampanye militer adalah sebuah operasi militer dengan skala besar terkait operasi militer atau pertempuran membentuk bagian yang berbeda dari konflik yang lebih besar sering disebut perang. (Suhirwan L. Y., 2018)

Sistem pertahanan yang tangguh menjadikan sebuah negeri memiliki efek *deterance* atau efek penggentar bagi pihak mana saja yang berniat buruk mengganggu. Pasal 30 UUD 1945 menyatakan bahwa pertahanan negara merupakan hak dan kewajiban bagi seluruh warga negara Indonesia. Sehingga sangat diperlukan kondisi sumber daya manusia Indonesia yang berkarakter dapat membela negaranya jika waktunya diperlukan. Bagaimana warga negara dapat dimanfaatkan untuk sistem pertahanan negara misalnya dalam pelibatan dalam kampanye militer, jika kondisi yang terjadi dalam masyarakat masih terdapat banyak konflik sosial (Ali, 2021)

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian Strategi Kampanye Militer Kebijakan Poros Maritim Dunia Dihadapkan Dengan Undang – Undang No. 32 Tahun 2014 Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Nasional yang akan penulis gunakan adalah deskriptif kualitatif dengan studi kasus. Penelitian deskriptif kualitatif merupakan salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Adapun dari tujuan penelitian ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi. Penelitian ini menafsirkan dan menguraikan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang

terjadi, sikap serta pandangan yang terjadi di dalam suatu masyarakat, pertentangan antara dua keadaan atau lebih, hubungan antar variable yang timbul, perbedaan antar fakta yang ada serta pengaruhnya terhadap suatu kondisi, dan sebagainya (Moleong J, 2014)

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Armada II, alasan dipilihnya tempat penelitian ini didasari oleh luasnya wilayah yang harus dicaver oleh Armada II dan adanya pelabuhan-pelabuhan besar yang jika dihadapkan dengan Kebijakan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sangat relevan dengan pemberdayaan potensi maritim di wilayah Indonesia bagian timur, Peran TNI AL dan Pemerintah Daerah serta perkiraan ancaman yang akan dihadapi dalam jangka panjang jika benar-benar Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. pelaksanaan penelitian mulai pada bulan September hingga Desember 2022

Subjek dan Objek Penelitian

Subyek dalam penelitian ini adalah orang-orang yang memiliki keterkaitan dengan kebijakan Poros Maritim Dunia dan peran serta fungsi TNI AL dengan gelar satuannya dalam pemberdayaan Potensi Maritim demi menjaga kedaulatan laut Indonesia yaitu: (1) Pangarmada II; (2) Gubernur Jatim; (3) Aspotmar Koarmada II; (4) Kepala Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya; (5) Danlantamal Surabaya

Obyek penelitian dari penelitian ini merupakan keterangan-keterangan yang didapat dari subyek penelitian yang berkaitan dengan kebijakan Poros Maritim Dunia dan peran serta fungsi TNI AL dengan gelar satuannya dalam pemberdayaan Potensi Maritim demi menjaga kedaulatan laut Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyiapan Sarana Prasarana Aspek Udara yang Diharapkan Kebijakan Poros Maritim Dunia Dihadapkan Dengan Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Nasional. Kebijakan

Pemerintahan baru indonesia di bawah presiden Joko Widodo telah terpilih dalam pemilu 2014. Joko Widodo sebelum terpilih sebagai presiden jauh, joko widodo dan para pembatunya telah menyiapkan dan meluncurkan agenda pembangunan baru indonesia, yang bertitik-tolak dari kebijakan poros maritim (*maritime axis*) dunia. Kebijakan ini mengungkapkan penekanan indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahannya dalam rentang waktu tahun 2015-2019.

Poros maritim dunia pun muncul dan dikampanyekan sebagai kebijakan pemerintahan, dengan menjadikan sektor maritim sebagai pendulum, panduan, atau penentu, sekaligus tujuan pembangunan kabinet kerjanya (Prakoso L. Y., 2020). Dapat dikatakan, pencapaian sembilan agenda kerja pemerintahannya (Nawacita) terkait dengan implementasi pentingnya sektor maritim bagi ri, untuk mencapai tujuan negara, baik dalam jangka pendek, menengah, maupun panjang. Dari Nawacita, para menteri kabinet Joko Widodo menurunkan berbagai kebijakan pemerintah dalam programprogram aksi mereka di tingkat yang lebih rendah dan realistis. Kebijakan dan program aksi yang lebih jelas tampak dari apa yang dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Susi Pudjiastuti, dengan jajaran kementeriannya. Langkahnya kemudian diikuti oleh pemangku kepentingan lainnya di pemerintahan, terutama TNI dan AL. Implementasi kebijakan Poros

Maritim Dunia Pemerintahan Joko Widodo mengundang sikap reaktif dari negara-negara di dalam dan luar kawasan Asia Tenggara. Joko Widodo Negara tetangga di dalam kawasan Asia Tenggara dan negara besar di luar kawasan ada yang memperlihatkan sikap yang tidak mendukung atau menentang apa yang dijalankan secara sepihak oleh Pemerintahan Joko Widodo (Prasetyo, Prakoso, & Sianturi, 2021). Sikap ini tentu saja dapat mempengaruhi keharmonisan dan stabilitas keamanan yang selama ini dalam kondisi relatif kondusif di kawasan. Reaksi yang cenderung resisten, yang ditunjukkan secara terbuka, dan mengandung pesan pembalasan (aksi retaliasi) dapat mempengaruhi interaksi antar-negara di kawasan (Praditya, 2014).

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dunia muncul di atas asumsi dasar bahwa: (1) Politik luar negeri harus relevan dengan karakter suatu negara secara geografis, atau sesuai dengan latar belakang sejarah dan didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategisnya. Dalam hal ini, konsep Poros Maritim Dunia memiliki kaitan sejarah dengan Deklarasi Juanda 13 Desember tahun 1957, Wawasan Nusantara, dan UNCLOS 1982 yang diratifikasi Indonesia. Konsep ini pula yang menjadi tema pokok pidato pelantikan Presiden Joko Widodo di MPR pada Oktober 2014. Peluncuran konsep Poros Maritim Dunia mengingatkan seluruh komponen bangsa bahwa selama ini Indonesia sudah terlalu lama meninggalkan (matra) laut, sebagai sumber penghidupan, yang harus tidak boleh lagi dilihat sebagai pemisah, namun sebagai penghubung dan pemersatu Indonesia yang terdiri dari 13.466 pulau, sebagai sebuah negara kepulauan terbesar di dunia, dengan luas laut 5,8 juta kilo meter persegi (termasuk ZEEI), dan dikelilingi 195.181 kilometer garis pantai, yang dihubungkan (disatukan) oleh laut. (Listiyono, Prakoso, & Sianturi, 2021)

Asumsi dasar selanjutnya (2), penetapan konsep tersebut harus dapat menjadikannya sebagai sumber kekuatan negara di abad 21, sejalan dengan bergesernya tatanan dunia dari bipolar ke unipolar, dan multipolar, dengan menguatnya peran aktor non-negara, serta tersingkirnya konsep *balance of power* (Morgenthau, 2010). Yang lahir pasca-perjanjian Westphalia. Gagasan poros maritim dunia semakin dielaborasi presiden Joko Widodo pada *Indonesia Summit* di Beijing dan Pelabuhan Nanjing, pada 8-12 November 2014, selain dalam KTT ASEAN di Naypyidaw, Myanmar, pada 13 November 2014, dengan hadirnya 5 unsur, yakni: (1) budaya maritim, (2) ekonomi maritim, (3) konektivitas maritim, (4) ketahanan maritim, dan (5) diplomasi maritim. Adapun dengan menghidupkan kembali budaya maritim, bangsa Indonesia diharapkan sudah harus meninggalkan budaya lama kontinentalnya yang berorientasi ke darat, agar dapat menjadi sebuah negara bahari, seperti dalam masa Majapahit dan Sriwijaya. Hanya dengan kehadiran kultur ini pula, Indonesia baru bisa menjadi sebuah kekuatan laut. Sedangkan, dengan komponen ekonomi maritim, Indonesia dapat membangun basis ekonomi rakyatnya di sepanjang jalur pelayaran internasional, dengan kehadiran pelabuhan-pelabuhan bertaraf internasional dan keterhubungan mereka dengan pelabuhan-pelabuhan tradisional yang sudah ada sebelumnya di masa kolonialisme. Sebagai konsekuensinya, kebijakan poros maritim dunia yang diimplementasikan presiden Joko Widodo tidak dapat dipisahkan dari doktrin trisakti presiden Sukarno, yakni kemandirian di bidang politik, ekonomi, dan sosial-budaya.

Realisasi poros maritim dunia akan tergantung dari pemberantasan *illegal fishing*, dan upayamengurangi *overfishing* dan merehabilitasi kerusakan laut dan lingkungan pesisir. Sebagai konsekuensinya pula, pembangunan kekuatan TNI-AL untuk mengawal

doktrin poros maritim dunia dan menjadi kekuatan maritim regional yang disegani, menjadi diperlukan, di luar pemanfaatan alutsista nirawak (*drone*). Di sisi lain, perlu dilakukan ekspansi budidaya laut dengan pemanfaatan ZEE secara lebih optimal, yang dibantu pembangunan pasar-pasar ikan modern dan industri pengolahan ikan, serta kegiatan *coastal shipping*. Menko Kemaritiman, Indroyono Soesilo, pada akhir Pebruari 2015, menjelaskan bahwa maksud dari Poros Maritim Dunia adalah menjadikan kemaritiman sebagai komponen besar penggerak sekaligus pendulum yang akan membawa Indonesia menjadi negara maju, karena hidup dari dan dengan laut. Melalui program Poros Maritim Dunianya, Pemerintah Joko Widodo mempunyai target menjadikan Indonesia naik kelas dari negara dengan tingkat menengah bawah (*lower middle income*) pada dewasa ini, dengan penghasilan per kapita penduduknya US\$ 3.592, ke negara dengan tingkat penghasilan menengah atas (*upper middle income*), dengan pendapatan per kapita penduduknya mencapai US\$ 10.000, pada tahun 2045. Dalam tingkat ini, diharapkan, Indonesia menjadi negara maritim yang maju, mandiri, dan kuat, setara dengan Jepang, Korea Selatan, dan Malaysia, yang terbebas dari perangkap *middle income trap*, dengan kemampuan pemimpinnya dalam menyusun strategi jangka panjang yang komprehensif dan tepat.

Kebijakan Poros Maritim Dunia dibangun secara realistis dengan menyadari letak geopolitik dan geostrategis Indonesia yang sangat menguntungkan di antara 2 benua, yakni Benua Asia dan Benua Australia, dan samudera besar, yakni Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. (Hermawan, Prakoso, & Sianturi, 2021)

Sebagai pembuat kebijakan, apakah latar belakang perlunya menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Menurut A "Indonesia sebagai negara kepulauan yang diakui dunia melalui The United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982), memiliki laut yang luas dan menjadi bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi, namun dapat dibedakan menurut rezim hukum yang mengaturnya. Laut yang luasnya 2/3 dari seluruh bagian Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah seharusnya dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan dan keamanan bangsa Indonesia, meskipun negara lain juga masih memiliki hak pemanfaatan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982. Konvensi Hukum Laut 1982 atau UNCLOS 1982, Konvensi tersebut telah disahkan dalam hukum nasional melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut). Kedaulatan atas perairan kepulauan tersebut diperoleh setelah melalui proses penolakan oleh beberapa negara terhadap Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957 dan perundingan multilateral yang alot selama lebih dari satu dekade. Masyarakat internasional akhirnya mengakui keinginan kuat Indonesia untuk mewujudkan kesatuan tanah air dengan melakukan inovasi hukum yang dilakukan melalui proklamasi unilateral negara kepulauan menjadi suatu prinsip hukum internasional. Sebagai konsekuensi dari posisi Indonesia yang sangat strategis tersebut adalah perairan Indonesia menjadi sangat penting bagi masyarakat dunia pengguna laut, hal tersebut memberi arti bahwa manakala bangsa Indonesia mampu memanfaatkan peluang dan tantangan maka akan dapat meningkatkan kesejahteraan bangsa Indonesia

namun demikian perlu diwaspadai pula manakalabangsa Indonesia tidak mampu mengantisipasi dan mengelola kendala dan kerawanan yang timbul maka akan berdampak terhadap keamanan dan bahkan kedaulatan. Sebagaimana telah disinggung di atas bahwa perairan Indonesia pada posisi silang dunia dan sejak dulu telah digunakan sebagai jalur pelayaran dan perdagangan internasional”.

Menurut B “Frekuensi kapal asing yang melintasi wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia juga semakin meningkat seiring bergesernya pusat kegiatan ekonomi dunia dari Atlantik ke Pasifik. Sekitar 70 % angkutan barang dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya melalui perairan Indonesia. (Ade Supandi, jurnal Pertahanan 2015). Oleh karena itu secara geografis sesungguhnya Tuhan telah menganugerahkan kepada Bangsa Indonesia suatu posisi yang sangat strategis sebagai poros atau sumbu jalur pelayaran dan perdagangan dunia. Namun demikian posisi strategis tersebut meskipun telah dimanfaatkan oleh pengguna laut, tidak serta merta Indonesia dapat memperoleh manfaat sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat, apabila hal tersebut tidak didukung oleh kemampuan memanfaatkan peluang yang ada. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian “Maritim” berkenaan dengan laut dan berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Sedangkan Kata poros menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, berarti sumbu atau gandar, yang dapat diartikan berada ditengah-tengah dan merupakan pusat dari pergerakan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim adalah Indonesia yang menjadi pusat berbagai hal yang berkenaan dengan laut. (Harris, Prakoso, & Sianturi, 2021)

Menurut C “Kebijakan PMD (Poros Maritim Indonesia) mengungkapkan penekanan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek. Presiden Joko Widodo memiliki ambisi untuk menjadikan Indonesia sebagai PMD. Hal ini ditegaskan lagi oleh Presiden dalam pidatonya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 East Asia Summit (EAS) tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Kebijakan PMD tersebut berfokus pada lima pilar utama, yaitu : (1) Membangun kembali budaya maritim karena Indonesia adalah negara kepulauan, jadi bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan maritim, (2) Pengelolaan sumber daya laut dengan tujuan kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, (3) Mengutamakan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, melalui pembangunan tol laut, industri perkapalan, dan pariwisata maritim, (4) Melakukan diplomasi maritim melalui peningkatan kerjasama maritim dengan negara lain, untuk mengurangi potensi konflik perbatasan, menangani kejahatan trans nasional seperti pencurian ikan, perompakan, dan pencemaran laut dan; (5) Membangun kekuatan maritim sebagai bagian dari keamanan maritim dalam menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang tepercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim”.

Menurut D, pelabuhan di Indonesia belum terkelola secara ekonomis dan efisien. Akibatnya, pelabuhan belum secara optimal berperan sebagai pendorong daya saing perekonomian nasional Tingkat okupansi tambatan kapal (57,6%), rata-rata waktu

persiapan per- jalaan pulang (turn around) (81,9 jam), dan waktu kerja sebagai persentase waktu turn around (2,4%) masih berada di bawah standar internasional. Ini mengindikasikan bahwa kapal-kapal terlalu banyak menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau mengantri di luar pelabuhan. Karena itu, biaya pelabuhan di Indonesia relatif lebih mahal dibanding dengan biaya pelabuhan di negara-negara ASEAN lain, Misalnya, biaya pelabuhan (terminal handling charge) untuk kontainer standar 45 di Indonesia (Tanjung Priok) adalah 255 dolar Amerika per kontainer, lebih mahal dibandingkan di Singapura (243 dolar Amerika), Malaysia (173 dolar Amerika), Thailand (155 dolar Amerika), dan Filipina (138 dolar Amerika). Tertutupnya par- ticipasi sektor swasta membawa dampak negatif yang signifikan terhadap penurunan kualitas dan kuantitas pelabuhan untuk mendukung peningkatan daya saing perekonomian. Ini terjadi karena kemampuan keuangan negara untuk membangun dan memperbaiki infrastruktur cenderung menurun seiring tekanan fiskal. Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antardaerah/negara. Selain itu, pelabuhan menjadi tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Dengan demikian, pelabuhan memiliki fungsi sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan 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.

Menurut E, Kebijakan Poros maritime memiliki nilai strategis dalam peningkatan ekonomi daerah, mengingat sejarah telah membuktikan bahwa Indonesia pernah mengalami kejayaan maritime dimasanya, perdagangan rempah-rempah saat itu menjadi magnet bagi dunia barat untuk melakukan pertukaran perdagangan di Pelabuhan, hal inilah yang menguatkan kita bahwa kita mampu menjadi poros maritime dunia. Namun demikian disisi lain perlu adanya pertimbangan dan antisipatif dari TNI AL, khususnya Lantamal untuk mengamankan arus kapal-kapal dari negara lain yang akan masuk dan keluar di wilayah Pelabuhan yang menjadi tanggungjawabnya. Tentunya dengan bersinergi dengan seluruh komponen yang ada di daerah dan yang tak kalah penting kesiapan SDM personel Lantamal dengan merubah Mainset mereka untuk selalu mengali informasi tentang perkembangan dan kebijakan poros maritime indonesai dihadapkan dengan tugas pokok Lantama sendiri, belum lagi kesiapan Alat perlengkapan dan infrastrukturnya.

Pemberlakuan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Menurut A "UU No. 32 Tahun 2014 dibuat dan disahkan pada saat Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengesahkan tentang Kelautan. UU ini disambut momen yang tepat dengan prioritas agenda politik Presiden RI selanjutnya yang menginginkan kembali membangun Indonesia sebagai negara maritim. UU ini, muncul sebagai inisiatif DPD dan membutuhkan waktu dua tahun pembahasan di DPR, sepertinya oleh penyusunnya difungsikan sebagai undang-undang "payung" atau umum bagi beberapa undang- undang sektoral yang berkaitan dengan laut.

Menurut D, Sebelum diundangkannya UU Kelautan, yurisdiksi penanganan pelanggaran hukum di wilayah laut terbagi di berbagai lembaga, antara lain, secara

tersendiri dan terpisah, adalah; (1) TNI Angkatan Laut, (2) Polisi Perairan (“Polair”), (3) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (“Ditjen Bea Cukai”), (4) Kejaksaan Agung RI, (5) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Armada PLP/KPLP), (6) Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (“KLHK”), (7) Kementerian Kelautan dan Perikanan (“KKP”), (8) Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (“Kementerian ESDM”), (9) Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata (“Kemenbudpar”), (10) Kementerian Hukum dan HAM (“Kemenhukham”), (11) Kementerian Pertanian (“Kementan”) dan Kementerian Kesehatan (“Kemenkes”).

Sebelum UU ini diberlakukan, Bakorkamla yang dimandatkan dalam UU Perairan Indonesia bertugas melakukan koordinasi di antara badan-badan ini. Bakorkamla, yang dahulu dibentuk dengan Surat Keputusan Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, dan Jaksa Agung, kini resmi diubah menjadi Bakamla dengan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Bakamla.

Gelar satuan TNI dalam Poros Maritim dan pemberdayaan potensi maritime

Menurut A “TNI – AL sebagai bagian dari TNI mempunyai tugas menjaga keamanan wilayah perbatasan laut dengan negara lain, membangun dan mengembangkan kekuatan matra laut dan melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan di laut. Salah satu perwujudan dari pelaksanaan tugas tersebut diatas adalah melakukan gelar kekuatan diseluruh wilayah tanah air yaitu antara lain dengan “*menggelar satuan yang bertugas memberdayakan potensi maritim dihadapkan dengan pengamanan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia* “. Disatu sisi bangsa Indonesia dalam melaksanakan pembangunan disegala sektor belum sesuai yang diharapkan sehingga berdampak pada pemenuhan alutsita TNI - AL dalam melaksanakan tugasnya.

Menurut B, Gelar satuan didaerah diperlukan untuk membantu pembinaan pemberdayaan potensi maritim yang ada di daerah. Salah satunya adalah menjaga potensi yang ada di laut bermanfaat bagi kepentingan masyarakat. Disisi lain kehadiran TNI AL di wilayah maritim indonesai juga menjaga potensi maritim yang ada tidak dimanfaatkan oleh negara lain. Untuk itu Pemerintah akan mendorong dan mensupport setiap kegiatan dimana TNI AL membantu warga pesisir untuk memberdayakan potensi maritimnya dalam menyiapkan daerah menjadi salah satu bagian dari poros maritim dan menjadikan pelabuhan didaerah menjadi bagian dari Jalur Tol Laut.

Menurut C, Kebijakan poros maritim menjadikan Lantamal untuk bergiat mempersiapkan dirinya dengan berkolaborasi dan bersinergi dengan komponen yang ada didaerah untuk memajukan dan mengamankan pelabuhan-pelabuhan yang nantinya akan dijadikan bagian pelabuhan tol laut. Tentunya pembangunan SDM harus terus ditingkatkan agar setiap personel Lantamal memahami tentang pentingnya Tol Laut dan Poros Maritim.

Bagaimana payung hukum dan konsep gelar kekuatan Satuan yang bertugas melaksanakan pemberdayaan potensi maritime dihadapkan pada kemungkinan ancaman.

Menurut A “Ada beberapa payung hukum yang mengamankan TNI AL dalam gelar operasional pasukannya, payung hukum tersebut antara lain: (1) UU Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Dalam aturan ini menyatakan, bahwa TNI AL merupakan komponen utama pertahanan di laut; (2) Doktrin TNI Tri Dharma Eka Karma. Di mana fungsi TNI menjadi penangkal setiap ancaman, hambatan, dan gangguan yang mengganggu negara menjadi penindak bagi setiap serangan atau ancaman yang telah memasuki wilayah Indonesia. Serta, menjadi pemulih ketika ancaman tersebut mulai hilang dan memulihkan keadaan seperti semula; (3) UU Nomor 34 tahun 2004 tentang TNI. Dalam aturan ini menyatakan, TNI AL mempunyai tugas sebagai komponen pertahanan utama matra laut, menjaga keamanan, dan melaksanakan penegakan hukum di laut. Ada 3 Komponen Fundamental yang Perlu Dimiliki Perwira TNI AL Kemudian juga melaksanakan diplomasi maritim dan angkatan laut, melaksanakan pembangunan kekuatan TNI AL agar dapat melaksanakan tugas pokoknya, serta melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut di seluruh Indonesia. (4) Doktrin TNI angkatan laut Jalasveva Jayamahe. Dalam doktrin ini dinyatakan peran militer dalam penegakan hukum di laut serta diplomasi dan peran dukungan. (5) United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 82 dan universal rule.

Hal apa saja yang bisa dilakukan TNI AL dalam pemberdayaan Potensi Maritim

Menurut A, Untuk memberdayakan potensi maritim, TNI AL telah melaksanakan kegiatan Pembinaan Potensi maritim yang dilakukan dengan beberapa metode kegiatan, yang semua kegiatan tersebut dilakukan dengan tujuan untuk pemberdayaan potensi maritim, Kegiatan tersebut antara lain berupa; (1) Bhakti TNI yaitu melibatkan TNI sebagai komponen utama pertahanan negara dalam membantu menyelenggarakan kegiatan kemanusiaan (civic mission) untuk menangani masalah-masalah sosial dan kemanusiaan terkait dengan kemaritiman atas permintaan instansi terkait dan atau atas inisiatif sendiri yang dilaksanakan secara bersama-sama dengan instansi terkait dan masyarakat tanpa mengabaikan kesiapan satuan; (2) Pembinaan Ketahanan Wilayah (Bintahwil) dan Pembinaan Perlawanan Wilayah (Binwanwil) berbasis kemaritiman, yaitu segala usaha dan kegiatan yang berhubungan dengan perencanaan, penyusunan, pengembangan, pengerahan dan pengendalian dalam rangka mewujudkan ketahanan atau perlawanan wilayah maritime yang dinamis dengan meningkatkan kepekaan, kesadaran dan partisipasi masyarakat dalam menangkal setiap ancaman, gangguan, hambatan dan tantangan yang membahayakan kedaulatan dan keutuhan wilayah dilaut; (3) Komunikasi Sosial, yaitu cara yang diselenggarakan oleh satuan jajaran Angkatan laut yang berhubungan dengan perencanaan dan kegiatan untuk memelihara dan meningkatkan kerjasama berbasis potensi maritim dengan segenap komponen bangsa guna terwujudnya saling pengertian dan kebersamaan yang memungkinkan timbulnya keinginan masyarakat untuk berpartisipasi dibidang pertahanan .

Peran Pemerintah Daerah dalam Poros Maritim

Menurut H, “Dengan melaksanakan sinergitas bersama komponen Pemerintah, Satuan TNI AL yang ada di daerah dan komponen lain yang berkaitan dengan Poros Maritim untuk bersinergis dan bersama-sama mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

dengan mengefektifkan tugas pokok dan fungsi masing-masing. Seperti peran Lanal untuk melaksanakan pembinaan pemberdayaan Potensi maritim dan melaksanakan pengawasan terhadap setiap kapal-kapal asing yang berlabuh maupun berlayar di wilayah tanggungjawab Lanal, Disisi lain Lanal harus mampu melaksanakan pengawasan dan pengamanan wilayah pesisir pantai bersinergi dengan Satkowil, Camat, Danramil/Pos ALI/Kapolsek.

Pemerintah daerah harus berkomitmen untuk membangun infrastruktur pelabuhan dan meningkatkan fasilitas pelabuhan serta memberdayakan potensi pesisir, berusaha untuk mengkoneksikan pelabuhan dengan Pemerintah daerah lain sehingga terhubung dan terwujud Tol Laut yang menghubungkan pelabuhan satu dengan yang lain. Dengan demikian maka diharapkan akan dapat menumbuhkan dan meningkatkan perekonomian daerah dan sekaligus dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

KESIMPULAN

- (1) Sudah sewajarnya Indonesia menjadi poros maritime dunia karena ditunjang dengan kondisi geografis dan budaya leluhur bangsa Indonesia yang sejak lama dikenal sebagai Nusantara, yaitu bangsa yang sangat ahli dalam bidang maritime. Tetapi, yang menjadi catatan kita semua bahwa banyak hal yang harus dibenahi oleh pemerintah pada khususnya dan masyarakat pada umumnya agar kejayaan Indonesia sebagai penguasa maritime bisa diperoleh kembali dengan memanaaat segala potensi dan kemampuan yang ada. Sudah menjadi tugas kita semua untuk mengembalikan kembali kejayaan Indonesia di bidang maritime dengan slogan “Jalasveva Jayamahe” Agar cita-cita untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritime dunia bisa terwujud.
- (2) Satuan TNI AL yang bertanggungjawab terhadap pemberdayaan potensi maritim harus segera dapat menyesuaikan dan bersinergi dengan Pemerintah sesuai yang diamanatkan dalam Undang-undang UU Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Dalam aturan ini menyatakan, bahwa TNI AL merupakan komponen utama pertahanan di laut. Serta UU Nomor 34 tahun 2004 tentang TNI. Dalam undang-undang ini menyatakan, TNI AL mempunyai tugas sebagai komponen pertahanan utama matra laut, menjaga keamanan, dan melaksanakan penegakan hukum di laut serta melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut di seluruh maritime Indonesia dengan kata lain bahwa TNI AL memiliki tugas “*memberdayakan sumber-sumber daya maritim yang ada di daerah sebagai penyangga strategis kepentingan (Pertahanan Negara) Hanneq aspek maritim/laut*” secara nasional.
- (3) Pemerintaham Daerah harus diberikan pemahaman bahwa Pembinaan Potensi Maritim bukan hanya milik TNI AL, atau TNI namun secara luas Pembinaan Potensi Maritim adalah milik segenab bangsa Indonesia yang dilaksanakan secara terpadu sebagai wujud dari kesadaran bela negara, rasa cinta tanah air dan wawasan kebangsaan terhadap NKRI, dan ini tanggung jawab bersama termasuk didalamnya unsur-unsur yang ada dalam Pemerintahan Daerah sehingga kita dapat mewujudkan dan mengembalikan kejayaan bangsa Indonesai dalam mewujudkan bangsa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.
- (4) Diperlukan satu kebijakan kelautan nasional (national ocean policy) yang harus dirancang dengan sebaik-baiknya agar mampu mengembangkan pola pemanfaatan yang

berkelanjutan, dan mengimplementasikan prinsip-prinsip pengelolaan kelautan dimanai masa yang akan datang kawasan pesisir dan laut akan menjadi alternatif obyek pemanfaatan dan pembangunan yang sangat potensial bagi masyarakat dunia karena semakin minimnya lahan darat oleh karena itu pengelolaan kawasan pesisir dan laut harus dapat ditata dan dikelola secara terarah, adil, dan terencana dengan memperhatikan berbagai aspek demokratisasi maupun hak-hak asasi manusia, sejalan dengan hal tersebut maka penataan dan penegakan hukum dalam pembangunan kawasan pantai dan laut perlu mendapat perhatian secara seksama dan integratif, khususnya dengan adanya paradigma Visi Pembangunan Nasional yang bertitik-tumpu pada pengelolaan sumberdaya kelautan dan mewujudkan Indonesia sebagai Negara Poros Maritim Dunia yang bermartabat.

- (5) Berhasil atau gagalnya usaha bangsa Indonesia dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, akan sangat dipengaruhi oleh adanya kepemimpinan yang kuat, bersih dan berwibawa dan dinamis, terlebih-lebih pada masa-masa darurat dimana kepemimpinan diperlukan untuk dapat menjamin kelangsungan kehidupan nasional yang merdeka dan berdaulat. Demikian pula kemampuan manajemen pada semua eselon, termasuk kemampuan implementasi perlu ditingkatkan sesuai dengan kepribadian Indonesia.
- (6) Meningkatkan ketahanan nasional dengan cara Meningkatkan kemandirian dalam pengelolaan sumber kekayaan alam khususnya yang terkandung dilautan, serta pemerataan penggunaan untuk kemakmuran rakyat.
- (7) Mengoptimalkan sumber daya maritim untuk kepentingan Pertahanan Nasional, penyelenggaraan pertahanan negara selayaknya diimplementasikan melalui upaya-upaya seperti pengelolaan dan pembinaan sumber daya manusia yang mampu menunjang penyelenggaraan pertahanan negara sesuai dengan bidang dan profesinya yang didukung dengan kesadaran bela negara dari seluruh warga negara. Kemudian sarana dan prasarana, struktur dan infra struktur yang tersedia hendaknya dikontribusikan untuk dapat memberikan dukungan yang optimal dalam upaya pertahanan negara sesuai dengan kemampuan dan situasi di daerah.

Rekomendasi

- (1) Dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia, seharusnya Pemerintah, bersama TNI (TNI AL) bersama dan Pemerintah daerah yang memilik garis pantai, dilibatkan dalam penyusunan payung hukum terkait kebijakan Poros Maritim Dunia, sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan khususnya perangkat hukum dan aturan pelibatan dalam pelaksanaan pembentukan indonesia sebagai poros maritime dunia. TNI AL memiliki organisasi yang bertugas untuk memberdayakan potensi maritime yakni Aspotmar yang paham betul bagaimana mengelola dan memberdayakan potensi maritime yang ada di daerah dihadapkan dengan penyiapan Ruang Alat Kondisi juang aspek Maritim/laut guna menyiapkan wilayah-wilayah pertahanan dilaut.
- (2) Aspotmar harus berperan aktif dan diberdayakan dengan selalu melaksanakan koordinasi dengan Satuan Komando Kewilayahan, Pemerintah daerah, terkait dengan rencana pembangunan Poros maritime, pembangunan koneksi Tol Laut dihadapkan dengan pemberdayaan wilayah pertahanan aspek laut/maritim secara aktif bukan pasif. Hal ini dapat dilakukan dengan melaksanakan koordinasi bersama komponen di daerah

saat penyusunan rencana pembangunan wilayah (Musrenbang) terkait dengan kebijakan pemerintah dalam mewujudkan Poros maritime Dunia Tentunya dengan menerima masukan-masukan secara *Bottom-up* dari Babinpotmar (*Musrenbangdes*), Pos AL (*Musrenbangcam*) sampai dengan Musrenbang (Kadispotmar/Aspotmar). TNI AL harus berperang aktif melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut di seluruh maritime Indonesia dengan memprioritaskan “ *memberdayaan sumber-sumber daya maritim yang ada di daerah sebagai penyangga strategis kepentingan (Pertahanan Negara) Hanneg aspek maritim/laut* ” secara nasional. Dengan mengoptimalkan Pembinaan Potensi maritim yang diselenggarakan sepanjang masa, guna terwujudnya ruang, alat dan kondisi maritim Indonesia yang tangguh bagi kepentingan ekonomi dan pertahanan negara aspek laut melalui kegiatan yang berbasis kemaritiman dengan menggunakan metoda Bakti TNI, Bintahwil/Binwanwil potensi laun dengan memberdayakan nelayan dan melaksanakan Komunikasi Sosial serta melaksanakan Pembinaan Potensi maritim dalam bentuk Operasi Pembinaan potensi maritim dalam lingkup Operasi Militer Selain Perang (OMSP) bersinergi dengan aparat satuan komanda kewilayahan.

- (3) Dihadapkan dengan gelar Satuan TNI AL, seyogyanya pemerintah mengalokasikan dana khusus untuk penambahan satuan baru dalam rangka gelar Satuan TNI AL yang bertugas melaksanakan Pembinaan Potensi Maritim didaerah-daerah yang memiliki pantai. Hal ini dihadapkan dengan dinamika ancaman bidang maritime saat Porosmaritime diberlakukan secara terbuka dan terkoneksi lewat program Tol Laut yang dicanangkan pemerintah. Hal ini perlu segera di tindak lanjuti untuk mengeliminir ancaman-ancaman aspek maritime yang dapat mengganggu pelayaran sebagai akibat diberlakukannya Poros maritime Dunia. Dihadapkan dengan anggaran pertahanan aspek laut yang sangat terbatas maka perlu *Political Will* dari pemerintah untuk merumuskan kebijakan anggaran dan politik anggaran yang mendukung kebijakan mewujudkan Poros Maritim Dunia kepada Pembina Matra laut dengan membangun TNI AL yang tangguh, efektif dan efisien dengan kekuatan cadangan yang segera dapat dikembangkan, sepadan dengan tugas yang dihadapkan dalam rangka perwujudan keamanan dan kedaulatan di laut dan memanfaatkan kemajuan ilmu dan teknologi yang mutakhir yang sedapat mungkin ditunjang oleh industri nasional, khususnya industri Hankam untuk mencari kemungkinan pembuatan loncatan-loncatan kedepan dalam pembangunan, sesuai dengan fungsi yang diemban oleh TNI AL
- (4) Pemerintah Daerah yang memiliki pesisir pantai, dalam menjalankan Sistem Pemerintahan otonomi Daerahnya tidak boleh aleregi terhadap kehadiran TNI AL di wilayahnya. Hal ini dikarenakan bahwa Pembinaan potensi Maritim, bukan bagian intervensi TNI AL kepada Pemerintah Daerah akan tetapi Bintpotmar merupakan suatu Upaya, pekerjaan dan kegiatan dalam rangka membantu Pemerintah Daerah menyiapkan ketahanan wilayah dan Membantu daerah mensejahterakan rakyatnya. Hal ini bukan merupakan militerisasi namun sesuai amanah Undang- Undang bahwa menyiapkan sistem pertahanan semesta merupakan tugas seluruh komponen bangsa. Pemerintah daerah juga bertanggungjawab aktif untuk membangun infrastruktur Pelabuhan yang ada di wilayahnya agar terhubung dan terkoneksi dengan Pelabuhan daerah sehingga terhubung menjadi jalur Tol Laut Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ali, I. M., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2021). Strategi Pertahanan Laut dalam Menghadapi Ancaman Keamanan maritim di Wilayah Laut Indonesia. *Strategi Pertahanan Laut*, 6(2), 169–188.
- [2] Arto, R. S., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2019). *Strategi Pertahanan Laut Indonesia dalam Perspektif Maritim Menghadapi Globalisasi*. Strategi Pertahanan Laut.
- [3] Harris, A., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2021). Strategi Pertahanan Laut dalam Rangka Ancaman Keamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia II. *Strategi Pertahanan Laut*.
- [4] Hermawan, T., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2021). Strategi Pertahanan Laut Indonesia Dalam Analisa Dampak Dan Upaya Pemerintah Mengamankan Alur Laut Kepulauan Indonesia. *Strategi Pertahanan Laut*.
- [5] Kominfo, K. (2021). *Menuju Poros Maritim Dunia Kerja Nyata*.
- [6] Listiyono, Y., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2021). Membangun Kekuatan Laut Indonesia Dipandang Dari Pengawal Laut Dan Deterrence Effect Indonesia. *Strategi Pertahanan Laut*.
- [7] Moleong J, L. M. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Edisi Revisi. PT Remaja Rosdakarya.
- [8] Praditya, Y. (2014). *Pada paparan urgensi intelijen maritim untuk mendukung visi dan misi poros maritim Presiden Jokowi*.
- [9] Prakoso, L. Y. (2018). Strategi Maritim Penanganan Kejahatan Lintas Negara Di Perbatasan Laut Indonesia Di Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara. *Jrnal Maritim Sekolah Staf dan Komando TNI AL*.
- [10] Prakoso, L. Y. (2020). Sea defense strategy and urgency of forming maritime command center. *Jurnal Pertahanan*, 6,2,200-211,2020,.
- [11] Prasetyo, K. A., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2021). Strategi Pertahanan Laut Pemerintah Indonesia dalam Menjaga Keamanan Maritim. *Strategi Pertahanan Laut*.
- [12] Suhirwan, L. Y. (2018). Strategi Pertahanan Dalam Penanganan Kejahatan Lintas Negara Di Perbatasan Laut Manado Sulawesi Utara Tahun 2017. *Indonesia Qualitative Reseacher Association (IQRA)*.
- [13] Suhirwan, S., & Prakoso, L. Y. (2019). Forum Maritim Kunci Sukses Penanggulangan Ancaman Asimetris di Selat Sunda. *Seminar dan Lokakarya Kualitatif Indonesia*.

HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN