

KEKUATAN MARITIM SEBAGAI SALAH SATU PILIHAN PEMBANGUNAN KETAHANAN NASIONAL BANGSA

Slamet Soebjijanto*)

Istilah Kekuatan Maritim atau Maritime Power, pada dasarnya terdiri dari dua sub-sistem yang meliputi kekuatan laut atau sea power dan kekuatan angkatan laut atau sea force, keduanya merupakan komplemen satu dengan lainnya dalam membangun kekuatan maritim. Esensi kekuatan laut bagi suatu negara adalah sejauh mana kemungkinan negara dapat menggunakan dan memanfaatkan laut secara efektif untuk kepentingan negaranya¹. Hal ini mengandung pengertian luas, termasuk di dalamnya aktivitas perdagangan, pelayaran, industri maritim dan pemanfaatan sumberdaya laut serta potensi-potensi strategik lainnya yang dimiliki secara maksimal. Sedangkan kekuatan angkatan laut diperlukan untuk melindungi dan mengamankannya. Namun dalam prakteknya, kedua istilah tersebut sering digunakan secara bergantian untuk menjelaskan maksud yang sama, yaitu sumber daya laut dan seluruh potensi strategik yang dimilikinya.

Dalam perjalanan sejarah kehidupan bangsa-bangsa di dunia, orientasi maritim timbul dan tenggelam bersama dengan pasang surutnya kejayaan bangsa-bangsa. Tidak terkecuali hal ini terjadi juga dalam perjalanan kehidupan bangsa Indonesia. Salah satu pelopor pengembangan orientasi maritim di abad modern, adalah Alfred Thayer Ma-

han, dengan buku hasil karyanya yang terkenal *The Influence at Sea Power Upon History 1660-1783*, diterbitkan di Amerika Serikat tahun 1890. Mahan menggarisbawahi, bahwa kekuatan laut (*Sea Power*) merupakan unsur sangat penting bagi kejayaan suatu bangsa. Apabila unsur tersebut diberdayakan, maka dapat memberikan kese-

*)Laksdya TNI Slamet Soebijanto, Wakil Gubernur Lemhannas.
1. Mr. William Reitzel, *Mahan on the use of the Sea*

jahteraan dan keamanan bangsa. Sebaliknya bila tidak diberdayakan dengan baik, justru dapat meruntuhkan bangsa tersebut. Pengertian *Sea Power* yang dimaksud oleh Mahan identik dengan *Maritime Power*, yaitu *All that tends to make a people great upon the sea or by the sea*.

Sebenarnya, pemikiran tentang pentingnya kekuatan maritim sudah ada jauh sebelum abad modern, bahkan sudah ada sejak zaman Sebelum Masehi. Tertulis dalam sejarah, bahwa pada tahun 431 Sebelum Masehi, Pericles penguasa Athena telah membangkitkan semangat rakyatnya dengan pidatonya yang terkenal, yang dimulai dengan kata-katanya: *Sea Power is of enormous importance*². Negara Athena saat itu wilayahnya berupa semenanjung/negara pantai, namun Pericles mengajak rakyatnya agar menganggap wilayah negaranya sebagai suatu pulau. Hal ini yang membangkitkan semangat rakyatnya, sehingga berhasil membangun negaranya menjadi negara maritim besar di masanya.

Di Indonesia pada abad ke-12 dikenal Maha Patih Gajahmada dengan Sumpah Palapanya. Walaupun secara eksplisit tidak menyebutkan soal laut, namun yang dikerjakan adalah penyelengga-

raan kenegaraan yang berorientasi maritim.

Tonggak sejarah orientasi maritim setelah proklamasi kemerdekaan tahun 1945 sebenarnya telah dicanangkan, melalui Deklarasi Djuanda Tahun 1957, yang menyatakan bahwa negara Indonesia adalah Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) dan laut di antara pulau-pulau Indonesia bukanlah pemisah melainkan pemersatu bangsa (Azas Wawasan Nusantara). Sejak saat itu, dimulai perjuangan untuk mendapatkan pengakuan di forum internasional. Dan 37 tahun kemudian, pada tahun 1994 Konvensi Hukum Laut Internasional Tahun 1982 (UNCLOS 1982) berhasil diakui sebagai Hukum Positif bagi dunia Internasional. Indonesia sendiri telah meratifikasi UNCLOS 1982 tersebut melalui Undang-Undang No. 17 tahun 1985.

Sejalan dengan pemikiran yang berorientasi maritim, maka bagi bangsa Indonesia pengembangan kekuatan maritim adalah suatu keharusan, dan sekaligus suatu kebutuhan yang amat penting, dalam rangka pembangunan ketahanan nasional bangsa. Hal ini dilandasi dengan kesadaran terhadap ruang hidup bangsa Indonesia, yang mendiami negara kepulauan terbesar

2. Richard RL, *Eyewitness Naval Battles*, New York (2003)

di dunia, 2/3 wilayahnya terdiri dari lautan, dan jumlah pulau-pulainya lebih dari 17.000 buah, serta posisi geografinya strategis di silang dunia, sehingga konteks strategi yang dihadapi oleh bangsa Indonesia pada setiap masa, sesungguhnya sangat kompleks dan menantang.

Latar Belakang Sejarah sebagai Bangsa Bahari

Sebagian besar teori ilmuwan Barat tentang kebudayaan prasejarah Indonesia menyebutkan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia adalah mereka yang datang dari daratan Asia Tenggara (Indocina/Yunan) dalam dua gelombang migrasi besar-besaran, tahun 5000 SM dan tahun 2000 SM. Teori ini membenarkan suatu persepsi bahwa nenek moyang bangsa Indonesia berasal dari benua kontinental. Hasil penelitian sejarawan Indonesia mengungkapkan fakta lain³ yaitu dengan ditemukannya cadas gua prasejarah di pulau-pulau Muna, Seram dan Arguni yang dibuat sekitar tahun 10.000 SM, dipenuhi dengan lukisan perahu-perahu layar. Ditemukan pula benda-benda peninggalan sejarah suku Aborigin di Australia yang diperkirakan berasal dari tahun 25.000 SM. Benda-benda peninggalan sejarah tersebut

sama dengan yang ditemukan di Pulau Jawa.

Berarti, jauh sebelum gelombang manusia daratan dari Indochina/Yunan datang, nenek moyang bangsa Indonesia sudah berhubungan dengan suku bangsa Aborigin di Australia.

Peninggalan sejarah pada masa sebelum Masehi berupa bekas-bekas kerajaan Merina yang didirikan oleh para perantau dari Nusantara telah ditemukan juga di Madagaskar. Hal ini menunjukkan, bahwa nenek moyang bangsa Indonesia pada masa itu telah mampu membangun kapal-kapal layar samudera, melintas samudera sejauh 6.500 km sampai di Madagaskar.

Jejak kebudayaan prasejarah bercirikan bahari juga ditemukan di kawasan Austronesia, bukan hanya perahu cadik sebagai perahu khas Nusantara, melainkan rumpun bahasa Austronesia di mana pengaruh bahasa-bahasa di Nusantara terasa sangat kuat dibandingkan dengan pengaruh rumpun bahasa Indochina atau Yunan. Dari penemuan bukti-bukti baru tentang prasejarah Indonesia itu memberikan pemahaman bahwa nenek moyang bangsa Indonesia adalah, asli bangsa pelaut/pengembara. Sejak ribuan tahun sebelum Masehi sudah "meng-

3. *Data Subdis Jarah TNI AL*

globalisasi" di kawasan Samudera Hindia dan kawasan Samudera Pasifik sebagai pelaut-pelaut ulung yang jejak-jejak kebudayaannya masih dapat diikuti sampai sekarang.

Pada perkembangan selanjutnya berdirilah kerajaan-kerajaan di seluruh wilayah Nusantara, yang memiliki nilai-nilai kebaharian. Kerajaan maritim terbesar adalah Sriwijaya (683 M - 1030 M) dan Majapahit (1293 M-1478 M). Sebagai kerajaan maritim yang kuat di Asia Tenggara, Sriwijaya mendasarkan politiknya pada penguasaan alur pelayaran dan jalur perdagangan (Selat Malaka), serta menguasai daerah-daerah penting sebagai pangkalan kekuatan lautnya. Angkatan laut Sriwijaya ditempatkan di pangkalan-pangkalan untuk mengawasi, melindungi kapal-kapal dagang yang berlabuh, memungut bea cukai dan mencegah terjadinya pelanggaran di laut wilayah kekuasaannya. Sezaman dengan kejayaan Sriwijaya, kerajaan Mataram kuno di Jawa Tengah membangun candi Borobudur. Pada relief dinding candi Borobudur masih dapat disaksikan gambaran perahu layar samudera yang bertingkat, tiang-tiang layarnya kokoh, lengkap dengan layar segi empat yang lebar.

Sebelum berdirinya kerajaan Majapahit telah ada kerajaan

Singasari yang juga memiliki armada dan mengadakan hubungan dagang dengan negara-negara sekitarnya. Raja Singasari, Kertanegara, bahkan memposisikan dirinya setara dengan Kaisar Khu Bilai Khan dari Cina dan tidak mau tunduk. Oleh karena itu, Khu Bilai Khan mengirimkan ratusan kapal armadanya berlayar ke Pulau Jawa untuk menghukum Raja Singasari. Angkatan Laut Khu Bilai Khan yang mendarat di Pulau Jawa berhasil dimanfaatkan oleh Raden Wijaya untuk menghancurkan Kertanegara, sehingga Raden Wijaya berhasil mendirikan Kerajaan Majapahit.

Kerajaan Majapahit yang didirikan oleh Raden Wijaya berpusat di daerah Tarik, suatu tempat di tepi sungai Brantas dekat pelabuhan Canggü (sekarang sebelah Timur kota Mojokerto). Kemahsyuran yang dimiliki oleh Majapahit telah mengundang kerajaan-kerajaan lain untuk tunduk dan bergabung dengannya. Politik Majapahit yang ingin mempersatukan Nusantara, mempersyaratkan armada laut yang tangguh. Hal ini, dikuatkan oleh Sumpah Palapa Maha Patih Gajahmada yang ingin mempersatukan Nusantara, yang tentu saja harus didukung oleh kekuatan armada yang tangguh baik untuk berperang maupun berdagang.

Sriwijaya dan Majapahit mampu membangun kebesarannya karena orientasi maritimnya, serta kesadaran terhadap kondisi geografi wilayah kerajaan. Kesadaran tersebut tentu saja tidak muncul begitu saja, tetapi lebih disebabkan oleh karakter sebagai insan bahari yang kuat dengan nilai-nilai sosial yang senantiasa berkembang. Kemampuan mengelola laut dan sumber daya yang terkandung di dalamnya serta penggunaan laut sebagai sarana untuk mewujudkan berbagai kepentingan dapat dilakukan karena *political will* yang kuat pemimpinya. Bahkan Sriwijaya dan Majapahit telah menjadi *center of excellent maritim*, kebudayaan dan agama di Asia Tenggara.

Setelah zaman Sriwijaya dan Majapahit, kejayaan bahari Indonesia mengalami penurunan, terlebih setelah masuknya VOC ke Indonesia (1602 M-1798 M). Salah satu peristiwa bersejarah hilangnya kejayaan tersebut adalah Perjanjian Giyanti tahun 1755. Perjanjian Giyanti tersebut mengakhiri konflik "dalam negeri" antara pangeran-pangeran di P. Jawa yang salah satu pihaknya dibantu oleh Belanda, dan menguntungkan Belanda karena berhasil menguasai seluruh pantai Utara P. Jawa, sekaligus menguasai jalur perdagangan laut hasil bumi dan rempah-rempah (Maluku - P. Jawa -

Malaka). Sejak saat itu "akses" ke laut, yang berarti pula akses ke dunia luar, dipegang oleh penjajah, dan para penguasa pribumi didesak ke pedalaman.

Dipandang dari aspek strategi maritim, Perjanjian Giyanti tahun 1755 merupakan tonggak sejarah keberhasilan Belanda menerapkan *Command of The Sea* (Penguasaan Laut) di tanah jajahannya. Strategi *Command of The Sea* yang dilakukan dengan cara menguasai secara fisik pantai-pantai dan pelabuhan milik musuh, pada periode waktu itu merupakan *Naval Strategy* yang paling banyak digunakan oleh bangsa-bangsa di Eropa. Sejak saat itu terjadi proses penurunan semangat dan jiwa bahari bangsa serta perubahan nilai-nilai sosial dalam masyarakat Indonesia yang semula bercirikan maritim menjadi kontinental dan agraris.

Satu hal penting yang perlu dicatat, modal dasar bangsa Indonesia yang berupa Gatra kehidupan (Tri Gatra: Geografi, Demografi, Kekayaan Alam), khususnya Gatra Demografi; yang semula bercirikan maritim menjadi demografi agraris. Hal ini yang perlu mendapat perhatian dalam upaya membangkitkan dan mengembangkan kekuatan maritim Indonesia.

Kesadaran Ruang Hidup Bangsa Indonesia

Dilihat dari kaca mata geostrategi, posisi negara Republik Indonesia strategis di silang dunia, karena secara geografis berada di antara benua Asia dan Australia, serta antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Pengertian posisi strategis ini bukan hanya dalam arti letaknya saja, tetapi juga mengandung arti secara ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan hankam. Lebih dari itu, secara astronomis wilayah negara RI berada di sepanjang garis khatulistiwa, telah menjadikan wilayah negara RI beriklim tropis serta mendapatkan sinar matahari sepanjang tahun, sehingga menghasilkan hutan tropis yang subur dan sumber kekayaan alam yang melimpah. Kondisi tersebut menjadikan Indonesia memiliki kedudukan dan peranan yang penting sekali, tidak saja di dalam hubungan regional, tetapi juga dalam hubungannya dengan dunia internasional. Berangkat dari cara memandang kondisi wilayah dengan posisi wilayah yang strategis ini, tiada lain pilihan bangsa Indonesia kecuali harus mampu memanfaatkan posisi wilayah yang strategis ini secara optimal.

Untuk memahami kondisi wilayah maritim nasional saat ini, dan untuk mengetahui se-

jauh mana pembangunan Ketahanan Nasional dapat dicapai, maka perlu digambarkan konfigurasi wilayah maritim nasional Indonesia.

Salah satu unsur dari negara adalah wilayah, di mana negara menyelenggarakan yurisdiksi atas masyarakat, segala kebendaan serta segala kegiatan yang terjadi di dalamnya. NKRI memiliki wilayah meliputi daratan dan lautan serta udara yang terbentang dari 94°- 141° Bujur Timur, dan antara 6° Lintang Utara- 11° Lintang Selatan.

1. Wilayah Daratan

(a) Wilayah daratan Indonesia seluas 2.027.257 km² terdiri dari 17.506 buah pulau besar dan kecil. Dari sejumlah kepulauan tersebut terdapat 5 buah pulau-pulau yang besar yaitu: Pulau Kalimantan, Irian Jaya, Sumatera, Sulawesi dan Jawa.

(b) Kepulauan Indonesia merupakan kelanjutan dari rangkaian benua Asia. Terbukti adanya rangkaian pegunungan sirkum Pasifik yang berada di Irian Jaya, Kalimantan Utara, Sulawesi dan Maluku. Sedangkan pegunungan Mediteran rangkaianannya terdapat di Sumatera, Jawa dan Nusa Tenggara.

2. Wilayah Udara

(a) Wilayah udara nasional meliputi ruang udara dan ruang

angkasa yang berada di atas wilayah kedaulatan Republik Indonesia, yang dikelilingi oleh sabuk *Geo Stationary Orbit* yang terpanjang di dunia pada ketinggian 33.979 dari muka bumi, ketebalan sekitar 350 km dan lebar sekitar 150 km.

(b) Wilayah udara Indonesia dapat dimanfaatkan oleh negara-negara lain berdasarkan permintaan izin dan perjanjian bilateral termasuk penempatan satelit. Ruang angkasa juga dapat dimanfaatkan untuk teknologi antariksa dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, antara lain setelit komunikasi bagi kepentingan masyarakat.

3. Wilayah Laut

(a) Setelah berlakunya UNCLOS 1982 maka konfigurasi perairan Indonesia meliputi perairan pedalaman (*internal water*), perairan kepulauan (*archipelagic water*), laut wilayah (*territorial sea*), zona tambahan (*contiguous zone*), landas kontinen (*continental shelf*) dan ZEE (*Zone Ekonomi Exclusive*)

(b) Wilayah laut yang menjadi kedaulatan Indonesia adalah Perairan Kepulauan (Perairan Nusantara) seluas 2,8 juta km² dan laut wilayah seluas 0,366 juta km². Sedangkan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif luasnya 2,7 juta km². Dengan demikian wi-

layah yurisdiksi laut nasional Indonesia adalah 5,8 juta km².

Pemahaman terhadap kondisi wilayah maritim nasional, khususnya aspek geografi, memberikan kesadaran terhadap ruang hidup sekaligus ruang juang bagi bangsa Indonesia dalam mempertahankan kelangsungan hidupnya. Pada dasarnya ruang merupakan inti dari geopolitik, karena ruang menjadi wadah dari dinamika politik serta militer. Oleh sebab itu geopolitik Indonesia adalah Wawasan Nusantara yang memandang laut bukan alat pemisah melainkan pemersatu bangsa.

Bagi bangsa Indonesia, laut dan perairan yang secara alami menjadi lingkungan kehidupannya mempunyai arti/fungsinya sangat penting⁴: (1) Media Pemersatu Bangsa. Wawasan Nusantara adalah merupakan cara pandang bangsa Indonesia tentang diri dan lingkungannya, bahwa laut bukanlah alat pemisah, melainkan memandang seluruh laut yang terletak di antara pulau-pulau Indonesia sebagai wilayah Republik Indonesia, yang merupakan satu kesatuan dengan daratan pulau-pulunya; (2) Media Perhubungan. Sejak zaman dahulu laut berfungsi sebagai jalur perhubungan untuk perdagangan baik an-

4. Doktrin TNI AL Eksa Sasana Jaya.

tar pulau maupun antar negara. Bagi Indonesia, laut sebagai media perhubungan merupakan urat nadi perekonomian nasional. Keberhasilan pembangunan sarana perhubungan akan memperlancar pemerataan pembangunan di seluruh wilayah nusantara. Jumlah kepemilikan kapal-kapal niaga nasional dan meningkatnya perdagangan melalui lautan menjadi indikator kemajuan pembangunan kelautan suatu bangsa. Pertumbuhan jasa angkutan laut di Indonesia pada dua dekade ini cukup memprihatinkan, karena terkendala oleh kebutuhan dana investasi yang besar, sedangkan lembaga finansial enggan membiayai proyek perkapalan karena tingginya resiko investasi. (3) Media Penggalian Sumber Daya Alam. Sumber daya alam, baik yang dapat diperbarui maupun yang tidak dapat diperbarui, sangat beraneka ragam. Pemanfaatan sumber daya alam di laut di samping untuk memenuhi kebutuhan pangan, energi dan bahan baku, juga untuk perluasan lapangan kerja dan peningkatan devisa negara. Laut merupakan sumberdaya bahan kimia dan mineral yang tidak akan habis. Dari hasil penyelidikan satu meter kubik air laut mengandung 30 kilogram sodium klori-

da, 1,3 kilogram magnesium dan 66 gram bromida⁵. Mengingat sangat pentingnya kekayaan sumber daya alam dari laut, termasuk masalah perikanan, maka laut sangat berpotensi menimbulkan konflik. Di antaranya problem perikanan di Indonesia cukup menonjol, mengingat bahwa kebutuhan ikan di Asia Tenggara sebagian besar dipenuhi dari penangkapan ikan secara ilegal dari perairan Indonesia. (4) Media Pertahanan. Sejarah kebaharian bangsa Indonesia telah banyak memberikan pengalaman tentang fungsi laut sebagai mandala pertahanan. Mulai dari Kerajaan Sriwijaya, Singasari, Majapahit, Goa Makassar, Ternate - Tidore, Banten dan Demak. Dari pengalaman-pengalaman sejarah itu memberikan keyakinan kepada bangsa Indonesia tentang sangat pentingnya memperkokoh upaya pertahanan di laut. Utamanya berkaitan dengan upaya mencegah dan meniadakan setiap bentuk kerawanan dan gangguan keamanan di laut yang berimplikasi terhadap stabilitas keamanan nasional secara menyeluruh. Di samping itu, laut sebagai media pertahanan sangat penting perannya untuk membangun pengaruh terhadap negara-negara lain melalui peningkatan dam-

5. S.G. Gorshkov, *The Sea Power of the State*.

pak penangkalan.

Sebagaimana ditulis di atas tadi, ruang adalah inti dari geopolitik. Dan konsep tentang ruang (Gatra Geografi) menjadi bermakna apabila dikaitkan dengan penduduk atau suku bangsa yang mendiaminya (Gatra Demografi), yang pada gilirannya akan terkait pula secara langsung dengan faktor karakter, pengetahuan, ekonomi, industri, dan sebagainya⁶. Terlebih lagi, ruang dan penduduk, akan memberikan kontribusi yang besar pada aspek produksi negara dan kesejahteraan apabila didukung dengan potensi sumber daya dan kekayaan alamnya (Gatra Kekayaan Alam). Ruang negara boleh luas, seperti negara Australia, namun karena sebagian besar berupa gurun pasir dan gurun tandus, maka sedikit sekali dari aspek ruang itu yang dapat mendukung produksi negara. Sebaliknya, ruang negara boleh sempit, seperti negara Singapura, namun karena aspek geografi dan demografinya yang sangat menonjol (strategis dan kualitas SDM-nya), maka kontribusi ruang terhadap produksi negara menjadi sangat besar. Hal-hal yang disebutkan di atas, bagi bangsa Indonesia, terkait erat dengan elemen-elemen kekuatan maritim, atau dengan kata lain

merupakan faktor-faktor yang menjadi prasyarat bagi pengembangan kekuatan maritim Indonesia.

Mengembangkan Kekuatan Maritim

Elemen-elemen kekuatan maritim dari suatu bangsa menurut AT. Mahan ada 6 (enam), yaitu: Posisi geografik, bentuk fisik wilayah, luas wilayah, jumlah penduduk, watak/karakter rakyat dan sikap pemerintah. Enam elemen kekuatan maritim yang dikemukakan oleh AT. Mahan pada abad 19 tersebut sampai sekarang masih bisa digunakan sebagai acuan, namun harus dipahami dalam konteks perkembangan IPTEK yang pesat dewasa ini. Dengan demikian faktor-faktor yang dominan seperti tingkat penguasaan IPTEK, Sumber Daya Manusia (SDM), Sumber Daya Alam (SDA), dan perkembangan Industri dan Jasa Maritim yang merupakan motor dari pembangunan kelautan, harus dipertimbangkan sebagai elemen-elemen kekuatan maritim di zaman modern.

Bagi negara Indonesia dewasa ini, potensi maritim yang menonjol dan ekonomis, serta segera dapat diharapkan hasilnya untuk menyehatkan pereko-

6. R.M. Sunardi, *Pembinaan Ketahanan Bangsa, Jakarta (2004), halaman 233.*

nomian nasional, sekaligus dapat diandalkan untuk bersaing di pasar global, paling tidak ada 5 (lima) potensi: Perikanan laut, Pertambangan dan Energi, Perhubungan Laut, Industri Maritim, dan Pariwisata Bahari.

1. Perikanan Laut

Potensi perikanan laut Indonesia sekitar 6,26 juta ton per tahun, namun produksi ikan di laut pada tahun 1994 sebesar 3.080,17 ribu ton dan tahun 1998 sebesar 3.616,14 ribu ton. Kenaikan produksi rata-rata sebesar 4,11 persen. Sedangkan produksi ikan laut tahun 1998 baru mencapai 57%. Oleh karena itu di samping Indonesia mengeksport, juga masih mengimpor, khususnya hasil perikanan yang telah diolah.

Secara keseluruhan ekspor hasil ikan cenderung meningkat dari tahun 1994 sekitar 545.371 ton menjadi 714.427 ton pada tahun 2003, atau naik rata-rata 7,01%, dengan nilai USD 1.678,72 juta menjadi USD 2.030,73 juta atau naik rata-rata 4,9% per tahun. Hal tersebut masih jauh dari harapan bila dilihat dari tujuan untuk meningkatkan devisa negara. Daerah-daerah potensial perikanan yang perlu segera dikembangkan dan dimanfaatkan adalah perairan Cina Selatan, perairan Selatan Kalimantan, perairan Maluku dan Irian

Jaya, perairan lepas pantai Nusa Tenggara, serta perairan Sulawesi.

2. Pertambangan dan Energi

Pertambangan dan energi perairan nasional Indonesia saat ini baru berupa minyak dan gas alam. Produksi minyak bumi yang berasal dari sumur lepas pantai baru 35% dari seluruh produksi nasional. Gas alam ditambang dari perairan pantai Jatibarang, Arun dan Bontang. Produksi penambangan pada laut dalam (lebih 200 m) pada masa datang diperkirakan terdapat 60 cekungan yang berpotensi mengandung minyak dan gas bumi. Cadangan minyak yang belum terjamah 89,5 milyar barel di mana 57,3 milyar barel terkandung di lepas pantai. Sumber energi yang belum dikembangkan antara lain perbedaan suhu air laut, gelombang laut dan pasang surut.

Bahan tambang atau mineral yang telah diketahui ada di perairan nasional Indonesia antara lain biji besi, pasir besi, karang dan pasir, serta diperkirakan ada potensi yang merupakan batubatuan yang mengandung bahan nikel, perak, kobalt, mangan, tembaga, seng dan besi. Potensi mineral timah diperkirakan 20.000 ton per tahun, namun belum dieksplorasi dan eksploitasi secara optimal.

3. Perhubungan Laut

Perhubungan laut atau transportasi laut nasional memiliki potensi cukup besar bagi kesejahteraan bangsa, karena kondisi NKRI yang penduduknya tersebar mendiami berbagai pulau dipersatukan oleh perairan nasionalnya yang sangat luas. Komoditi perhubungan laut termasuk penyediaan lapangan kerja dan selaku infrastruktur terhadap pertumbuhan sektor-sektor ekonomi lainnya. Perhubungan laut memiliki tiga komponen utama yang saling terkait, yaitu sistem angkutan laut, pelabuhan dan keselamatan pelayaran. Ketiga komponen tersebut apabila dikembangkan akan memperluas lapangan kerja, mempercepat alih teknologi, meningkatkan devisa dan menghemat pengeluaran devisa negara, serta menjaminnya produksi dan distribusi nasional.

Peranan angkutan laut nasional dalam negeri maupun angkutan ke dan dari luar negeri tiap tahunnya menurun dalam dekade terakhir. Untuk angkutan dalam negeri posisi tahun 1993 menunjukkan bahwa jumlah angkutan nasional sebesar 71,13% dan pada tahun 1997 menurun menjadi 50,55%. Demikian pula angkutan ke dan dari luar negeri, jumlah angkutan pada tahun 1993 sebesar 17,9% dan pada tahun 1997

mengalami penurunan menjadi 3,2%.

Meningkatnya penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan dalam negeri disebabkan "azas cabotage" yang merupakan prinsip yang dianut oleh sebagian besar negara maritim dunia tidak berjalan dengan baik. Tidak berjalannya azas cabotage tersebut, memungkinkan penggunaan kapal asing untuk pengangkutan dalam negeri dalam bentuk charter. Dengan keterbatasan armada nasional dihadapkan kepada permintaan angkutan yang semakin meningkat, tidak menutup kemungkinan penggunaan kapal asing untuk angkutan dalam negeri. Namun pelaksanaannya seharusnya secara selektif, dalam pengertian apabila kapal nasional benar-benar tidak tersedia.

4. Pariwisata bahari

Sebelum era reformasi telah dilakukan "Kampanye Sadar Wisata" dengan Sapta Pesona dan dikeluarkannya beberapa regulasi yang mendorong berkembangnya kunjungan wisata. Dengan kampanye tersebut banyak obyek wisata mulai dikenal dan dikunjungi wisatawan manca negara. Selain obyek wisata bahari di Pulau Bali, dikenal pula obyek-obyek lain seperti Bunaken dan Tanjung Pisak di Sulawesi Utara, Bandaneira Ma-

lu, Maumere NTT, Senggigi, Gilir Air, Tanjung Aan di NTB, Pulau Batam dan Bintan di Riau, Kepulauan Seribu dan sebagainya. Kegiatan pariwisata bahari yang berkembang antara lain kegiatan Marina, hotel dan restoran terapung, selam, layar, sky air, jet sky.

Kondisi tersebut perlu didukung dengan upaya-upaya yang lebih transparan sehingga pariwisata manca negara tidak ragu-ragu berkunjung ke seluruh wilayah pariwisata di Indonesia.

5. Industri Maritim

Industri Maritim dimaksud adalah industri perkapalan, industri mesin, alat peralatan dan bahan-bahan penunjang, serta industri sarana dan prasarana kerja di laut termasuk pembuatan pulau buatan dan dermaga apung. Industri perkapalan sendiri meliputi industri galangan kapal, penunjang galangan kapal, bangunan lepas pantai dan pemecah kapal. Jumlah industri galangan kapal saat ini 130 buah, industri penunjang galangan kapal 128 buah, industri bangunan lepas pantai 17 buah dan industri pemecah kapal 21 buah. Industri galangan kapal sudah mampu membangun kapal baru ukuran 5.000 GT. Namun kondisi sekarang harga kapal produksi dalam negeri masih lebih tinggi jika dibandingkan

dengan harga impor misalnya buatan Cina, Korea Selatan dan Jepang. Potensi pendedokan per tahun sebesar 3.363.000 GT dan bangunan baru 110.000 GT per tahun. Industri bangunan lepas pantai mampu membuat anjungan jenis jacket sampai ke dalaman laut 300 meter. Industri bahan penunjang, mesin dan peralatan kapal laut ini baru mampu mendukung kurang lebih 40 persen per unit kapal sehingga 60% lainnya mesin impor. Industri sarana dan prasarana kerja di laut baru dalam taraf permulaan dan perlu terus dikembangkan.

Selain 5 (lima) potensi maritim yang dikemukakan di atas, masih ada beberapa potensi maritim lainnya yang juga tidak bisa diabaikan pengembangannya. Pertama adalah perlunya negara Indonesia memiliki kekuatan *Law Enforcement* yang dapat diandalkan di laut, baik untuk tugas-tugas penegakan kedaulatan maupun penegakan hukum di laut Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dan banyak memiliki SLOC (*Sea Lane of Communication*), bahkan 4 dari 9 SLOC penting yang ada di dunia berada di perairan Indonesia, seyogyanya memiliki armada Angkatan Laut dengan kapal-kapal perangnya yang dapat diandalkan. TNI AL sebagai kekuatan *Law Enforcement* sebagai

an besar kapal-kapal yang dimiliki kebanyakan sudah berusia tua dan *combat capability*-nya sudah sangat menurun.

Bila dikaitkan dengan dinamika perkembangan lingkungan strategi, maka pada aspek maritim Indonesia dihadapkan dengan berbagai ancaman, baik ancaman faktual maupun potensial.

a. Ancaman Faktual, antara lain: (1) Penyelundupan, perompakan, pembajakan, penangkapan ikan secara illegal, imigran gelap, pengambilan harta karun dan penambangan pasir laut secara illegal; (2) Keterlibatan pihak asing (intelijen maupun provokator) dalam konflik yang terjadi di Indonesia, seperti di Ambon, Aceh dan Papua, dengan menggunakan wilayah laut sebagai pintu masuk ke daerah-daerah tersebut; (3) Gerakan separatis dan konflik horizontal bersenjata di beberapa daerah.

b. Ancaman Potensial, antara lain: (1) Kerusuhan massa sebagai dampak ketidakpercayaan masyarakat kepada pemerintah dan ditunggangi kepentingan untuk mengganti kepemimpinan nasional pada Pemilu 2004; (2) Masalah-masalah perbatasan laut dan keberadaan pulau-pulau terluar yang berbatasan langsung dengan beberapa negara seperti India, Philipina, Vietnam,

Singapura, Malaysia, Timor Lorosae dan Australia, yang dapat berpotensi terjadi konflik; (3) Aksi teror terhadap obyek vital di laut serta instalasi penting di lepas pantai; (4) Hadirnya kekuatan asing di perairan Indonesia dengan dalih untuk mengamankan jalur perdagangan dan untuk menghancurkan jaringan terorisme.

Pengembangan kekuatan *Law Enforcement* tentunya tidak hanya kekuatan Angkatan Laut, melainkan juga kekuatan komponen bangsa lainnya yang memiliki tugas dan wewenang di laut. Pelaksanaan penegakan keamanan di laut harus dilakukan secara bersama dan terpadu.

Hal lain yang memerlukan perhatian, adalah menyangkut SDM Maritim dan penguasaan IPTEK kelautan. Permasalahannya menyangkut masih langkanya SDM Maritim yang berpendidikan memadai, keterbatasan dana dan sarana untuk melaksanakan riset kelautan, serta sistem pendidikan nasional yang belum banyak mengembangkan IPTEK Kelautan.

Membangun Ketahanan Nasional Bangsa

Dua pertiga dari permukaan bumi berupa lautan, dan lebih dari 150 negara dari 185 negara anggota PBB adalah negara pan-

tai dan atau negara kepulauan. Hal ini memberikan pemahaman atas fakta, bahwa kehidupan umat manusia di dunia baik menyangkut kesejahteraan maupun keamanan, tidak dapat dilepaskan kaitannya dengan kelautan atau lingkungan maritim. Oleh karenanya, fenomena kemaritiman dunia akan selalu mempengaruhi dan menjadi bahan pertimbangan bagi bangsa-bangsa di dunia dalam mencapai tujuan nasionalnya, baik tujuan pada aspek politik, ekonomi maupun militer.

Diketahui bahwa fenomena kemaritiman dunia sejak berakhirnya perang dingin telah berubah, dengan bergesernya titik berat kepentingan ekonomi dari kawasan Atlantik dan Eropa, ke kawasan Asia Pasifik. Hal itu ditandai dengan beberapa indikator, antara lain makin meningkatnya perdagangan melalui lautan di kawasan Asia Pasifik, meningkatnya perhatian terhadap kepentingan di perairan dan wilayah perbatasan antar negara, serta meningkatnya kerja sama antar negara di bidang kemaritiman.

Di kawasan Asia Pasifik, perairan Asia Tenggara memiliki peranan sangat penting, karena merupakan penghubung antara dua Samudera Besar, Pasifik dan Hindia. Jalur yang terpadat adalah Selat Malaka, di mana dile-

wati oleh 72 % tanker yang melintas dari Samudera Hindia ke Pasifik, dan hanya 28% yang lewat Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi. Bila terjadi interdiksi di Selat Malaka, dampaknya tidak hanya dirasakan oleh negara-negara di Asia Tenggara, melainkan akan memberi dampak yang luar biasa terhadap negara-negara lainnya. Jepang akan kehilangan 16% pasokan minyak bumi dan 80% pasokan gas alam, hal mana akan mengancam ekonomi Jepang. Pada gilirannya juga memberi dampak yang besar terhadap partner dagang Jepang, yaitu Amerika, selanjutnya secara berantai akan mengguncang perekonomian dunia.

Bila diamati kecenderungan negara-negara besar saat ini, maka nyata sekali pengembangan kekuatan maritimnya dengan tekanan yang diletakkan pada Industri Maritim dan Armada Niaganya. Hal ini menunjukkan, bahwa kepentingan ekonomi sangat dominan, dan hal itu sangat tergantung dari perdagangan lewat laut. Fenomena tersebut dapat menjadi titik tolak pemikiran perlunya mengubah paradigma pembangunan ketahanan nasional, dalam arti bahwa pembangunan ekonomi perlu mendapat prioritas dan dengan memberdayakan potensi maritim. Pembangunan pada hake-

katnya adalah upaya melakukan perubahan dari suatu kondisi kepada kondisi yang lebih baik. Setiap negara membutuhkan pembangunan untuk mencapai tujuan yang ditentukan dan disepakati bersama.

Penolakan terhadap bentuk perubahan yang revolusioner dan radikal tidak hanya didasarkan kepada trauma-trauma masa lalu yang masih mencekam, tetapi juga didasarkan pertimbangan bahwa perubahan revolusioner dan radikal dapat merusak aset-aset positif yang telah berhasil dibangun baik fisik maupun non fisik. Perubahan yang akan dilakukan harus damai, tetapi juga harus prinsipil, konstitusional dan gradual, di mana perbaikannya harus menyangkut hal-hal struktural dan kultural, dan perlu juga belajar dari pengalaman negara lain. Untuk itu pembangunan Ketahanan Nasional perlu diarahkan kepada normalisasi dan penyelamatan kehidupan nasional, perbaikan kesejahteraan rakyat, penegakan hukum konstitusi, etika dan stabilitas politik serta hadirnya rasa dan keadaan aman di tengah masyarakat luas. Keseluruhan upaya pembangunan harus dikelola dan dikendalikan dengan berlandaskan paradigma nasional sebagai landasan instrumental yang telah menjadi kesepakatan bersama, dan selalu

mengarah kepada Kepentingan Nasional yang tertuang dalam pembukaan Undang-undang Dasar 1945, alinea 4 dan dikenal dengan catur embanan: (a) Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia; (b) Memajukan kesejahteraan Umum; (c) Mencerdaskan Kehidupan bangsa; (d) Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berlandaskan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Dilandasi bahasan tersebut di atas, formulasi kebijaksanaan dalam rangka melaksanakan pemanfaatan kekuatan maritim untuk membangun Ketahanan Nasional, dapat diidentifikasi sebagai berikut: (a) Menyamakan visi dan persepsi terhadap pengembangan kekuatan maritim yang ditujukan untuk Pembangunan Ketahanan Nasional Bangsa. Bahwa dalam mengembangkan kekuatan maritim harus diyakini terjaminnya arah, sasaran dan tujuannya, serta harus tetap berpegang teguh pada paradigma nasional meliputi landasan idiil Pancasila, landasan konstitusional UUD 1945, landasan visional wawasan Nusantara dan landasan konseptual Ketahanan Nasional serta landasan operasional GBHN; (b) Memantapkan komitmen dalam implementasi pengembangan kekuatan maritim,

dan mendorong terjalinnya kembali dengan kuat rasa persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka meningkatkan Ketahanan Nasional. Pembangunan yang memerlukan proses dan waktu panjang, di dalam perjalanannya dapat diantisipasi agar tidak terjadi euforia yang akan mengarah di luar batas kepatuhan serta tidak terjadi reduksi reformasi yang dikhawatirkan hanya bersifat tamal sulam; (c) Melaksanakan sosialisasi Ketahanan Nasional secara terus-menerus dan berkelanjutan, khususnya dalam rangka pembangunan di bidang maritim. Pembangunan di bidang maritim saat ini harus pula memperhatikan segi pertahanan, dan seluruh sumber daya yang ada seyogyanya dapat digunakan dalam mendukung dan memantapkan Ketahanan Nasional. Dengan demikian dapat diimplementasikan peranan Ketahanan Nasional dalam kehidupan nasional guna mencapai tujuan nasional.

Penutup

Sehubungan orientasi pembangunan selama ini lebih banyak mengandalkan sumber daya di daratan, maka secara bertahap perlu diarahkan ke sumber daya di lautan, yang potensinya masih sangat besar. Dalam hal ini diperlukan kearif-

an dalam menentukan prioritas pada masing-masing bidang atau potensi, dan dengan memanfaatkan peluang yang ada secara optimal, serta mengatasi kendala-kendalanya. Dalam tahap awal sasaran yang hendak dicapai adalah terwujudnya daya dorong yang kuat, dan stabilitas nasional yang sehat serta dinamis, sebagai prasyarat dalam pembangunan bidang ekonomi melalui pengembangan kekuatan maritim, yang selanjutnya akan memberikan sumbangan pada aspek-aspek kehidupan nasional lainnya secara seimbang, serasi, selaras dan harmonis.

Upaya meningkatkan sumber daya manusia bidang maritim dan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan melalui proses alih teknologi merupakan salah satu persyaratan tercapainya kemandirian, keunggulan dan kemampuan bangsa dalam bersaing di dunia internasional. Di samping itu diperlukan peningkatan sarana dan prasarana dengan teknologi canggih/tinggi di bidang kelautan. Dengan meningkatnya sumber daya manusia maritim yang menggunakan sarana, prasarana modern harus benar-benar dapat memberikan kontribusi yang besar terhadap kesejahteraan rakyat, baik lahir maupun batin.

DAFTAR PUSTAKA

1. Mr. William Reitzel, *Mahan on the use of The Sea*.
2. Sergei Gorshkov, Commander in Chief of the Soviet Navy, *The Sea Power of the State*.
3. Dotrin TNI AL Eka Sasana Jaya.
4. Richard RL, *Eyewitness Naval Battles*, New York 2003.
5. RM Sunardi, *Pembinaan Ketahanan Bangsa*, Jakarta, 2004.
6. Norman Friedman, *Sea Power as Strategy, Navies and National Interests*, Naval Institute Annapolis, Maryland.
7. Hasil seminar Strategi Pembangunan Aspek Kelautan dalam pembangunan Jangka Panjang 25 tahun kedua, Jakarta 13-15 Maret 1990.
8. Admiral James D. Watkins. U.S. Navy, *The Maritime Strategy*.
9. Richard H. Shultz Jr. & Robert L. Pfaltzgraff Jr., *The Role of Naval Forces in 21st Century Operations*, Brassey's Washington DC.