

PERKEMBANGAN INDUSTRI MARITIM NUSANTARA (KENYATAAN DAN HARAPAN)

Budi Purwanto¹⁾

(Mahasiswa Prgram Doktor Universitas Pancasila-Jakarta)

Abstract

Through Mr.Djuanda Kartawidjaja (13/12/1957) Indonesia declared as an archipelagic nation and accepts this fact by all members of the union of nations. The Indonesian archipelago consists of many islands scattered stretches from Sabang to Merauke divided by the equator between the north and south as well as put together by the sea. Many potential maritime been dug, but more of the potential of marine resources are not optimally exploited. Author investigate it as search from some of article at and compile it from journal, internet, newspaper, etc. finally the case can to evaluate base on the acknowledgment of marine term and condition at Indonesia with wider history, than found have seriously to manage for come to the dream become to world central of maritime. As the background and as empiric data founded to evaluate base on evaluate methodology & development analysis that have summaries is Indonesia with sea territory majority still not maximum yet to explore and not have creating yet the marine acknowledgment to all of Indonesian.

Keyword: archipelago, marine resource, sea, history of Indonesia.

INTRODUCTION

Nenek moyangku seorang pelaut, gemar mengarung luas samudra, menerjang ombak tiada takut, menempuh badai sudah biasa.....itulah sepenggal lirik syair lagu anak-anak yang menggambarkan jiwa pantang menyerah yang lahir dari keinginan dasar sebagai Negara kepulauan (Indonesia), sebuah bangsa dimana wilayahnya dikelilingi oleh laut, lautan itu pula mempersatu dan pengikat antar pulau satu dengan pulau lainnya.

Wilayah Indonesia, memiliki luas daratan berbanding dengan wilayah lautan adalah 2/3 (dua per tiga). Artinya berdasar topografi, wilayah Indonesia memiliki sumber daya maritime yang lebih besar dibandingkan sumber daya darat.

Berdasarkan deklarasi Djuanda, wilayah Republik Indonesia adalah 5.193.250 km² belum termasuk wilayah Irian Jaya (Papua). wilayah tersebut terdiri dari 13.487 pulau besar dan kecil, sekitar 6000 pulau diantaranya belum berpenghuni, letak pulau pulau tersebut tersebar diseluruh Indonesia. Letak Indonesia berdasarkan koordinate adalah pada posisi kordinat 6⁰ LU – 11⁰ 08' LS dan 95⁰ BT – 141⁰ 45' BT

Berkah dari letak koordinat tersebut, berdasarkan astronomis wilayah Indonesia mendapatkan sinar matahari yang cukup sepanjang tahun dengan curah hujan yang tinggi. Berikut ditampilkan gambar letak wilayah republic Indonesia berdasarkan astronomi:

¹⁾ Koresponden Penulis : budip3@gmail.com

Gambar1: letak Astronomis indonesia



Pada masa damai seperti sekarang, dan dengan perkembangan dunia yang masuk pada era globalisasi, dimana letak wilayah menjadi tanpa batas, dan potensi pengembangan industri diseluruh dunia dapat bersaing secara terbuka, maka wilayah Indonesia banyak menjadi incaran para pelaku usaha dari seluruh Negara. Indonesia sebagai bangsa maritime yang potensial dengan sumberdaya laut yang luas, jumlah penduduk yang besar adalah sumber pasar yang luar biasa. Pandangan bangsa Indonesia tentang nilai, harapan dan kenyataan yang ada adalah tentang keinginan yang belum dioptimalkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat seperti yang di amanatkan undang undang dasar.

LITERATUR REVIEW

Penelitian terbaru di antartika adalah tentang hubungan tanaman asli Antartika dan linchen species Antartika bahwa dilaporkan pada dua lokasi; ditemukan 5 dari 13 species dan 4 dari 11 species lumut (Sung Woo Lee, et all, 2014:601). Sulitnya menentukan batas-batas Negara di wilayah maritime, dan hal ini dapat menimbulkan sengketa atau peperangan antar Negara, karenanya harus ditelusuri kembali pernyataan kedua negara, ketentuan ini harus mendapat pengakuan international dengan status hukum yang sah (Matej Albavelj & Jernej Letnar Cernic, 2007:3).

Peningkatan pertumbuhan pengangkutan dapat meningkatkan pertumbuhan pemukiman dan perpindahan manusia karena alasan pelayanan, termasuk penyebaran penduduk yang stabil, hal ini ikut memberikan fasilitas integrasi antar pemukiman, meningkatnya komunitas maritim berperan menciptakan komunitas ekonomi, politik dan sosial yang terikat oleh laut. (Mark Revinder Frost, 2004:64). Sedangkan negara maritim seperti India, konsep keamanan wilayah maritim memiliki penanganan khusus. Pendekatan keamanan maritim memiliki sejarah yang panjang. Untuk pengamanan ini butuh angkatan laut yang kuat dan hal ini dipengaruhi oleh tantangan perubahan (Sarabjeet Singh Parmar, 2014:49).

Salah satu pasar yang paling terbuka pada era globalisasi adalah industri transportasi laut, ini menunjukkan secara lengkap mulai dari perlindungan pemerintah hingga praktik membuka liberalisasi industri guna mendapatkan apa yang terbaik (Andy Yee, 2012). Oleh karena itu untuk membahas pasar terbuka pada insutri transportasi laut dapat terlihat dari kegiatan pengiriman barang secara masal, kebutuhan industri armada, pengiriman barang domestik serta pengaturan nilai tambah. Liberalisasi transportasi laut merupakan kunci keterkaitan dan keterbukaan dunia (Mary R Brooks , 2009:4). Tindakan kejahatan international

dan terorisme di sektor maritim yang terjadi di selat malaka, hal ini tidak cukup dengan penanganan hukum saja karena hal ini merupakan tindakan ancaman terhadap kawasan yang harus ditindak lanjuti dengan hukum internasional. Jika pengamanan Selat malaka diserahkan kepada Malaysia dan Indonesia saja maka akan berat, karena jalur tersebut adalah jalur vital untuk transportasi laut dunia.(Tammy M sittnick, 2005:1).

Pada domain industri maritim, umumnya berfikir tentang insentif dan bagaimana cara mendapatkannya. Dalam beberapa hal harus dijelaskan secara rinci tentang bagaimana kita mendapatkan. Hal ini bisa saja secara tradisional atau modern terkait dengan proses operator, pengiriman barang dan para pelaut yang bekerja di bidang pelayaran internasional.(James Kraska, 2010). Keselamatan maritim memiliki dampak yang besar terhadap dunia dan kehidupan manusia. Sebagian besar pengiriman barang didunia dilakukan melalui laut. Kapal-kapal yang membawa barang bahaya menimbulkan ancaman serius terhadap lingkungan, bencana dan kerusakan yang ditimbulkan pada kecelakaan dilaut sangatl rumit dan mahal. (R I Goralski & C M gold). Pantai dapat menawarkan keindahan dengan tema yang optimal dan dapat diramalkan penggunaannya, bahkan di Belanda, Jerman dan Denmark mampu merubah beberapa wilayahnya menjadi lebih menarik dengan pembangunan tanggul penahan gelombang untuk menekan kerusakan pantai. Dan sebagian lagi ditata sehingga menjadi pemandangan laut yang dinamis. Hal ini bisa dijadikan tempat relaksasi di kehidupan kota yang penat, pariwisata akan berkembang menjadi ekonomi unggulan dengan menjual keindahan pantai modern.(Karsten Reise, 2014:1).

Industry pelayaran melibatkan banyak pihak dari pemilik kapal, operator kapal, operator pelabuhan, lembaga-lembaga di pelabuhan, pelaut, pemasok, dll. Meskipun banyak pihak yang terlibat dalam industri maritim, satu hal yang penting posisinya adalah pelaut yang kompeten. Bekerja dan tinggal diatas kapal sama artinya bekerja dalam kondisi bahaya setiap saat dari ancaman laut, terisolasi, terbatas. Meskipun kegiatan ini sudah berlangsung sejak dahulu namun perhatian terhadap hak hak pelaut belum dipahami banyak orang (Onur Sabri Durak ,2009: 136).

Banyak Negara yang memanfaatkan garis pantai yang panjang, berkaitan dengan daratan yang mereka miliki sebagai sumber daya pengembangan ekonomi maritim mereka. Di Penang (Malaysia) pengembangannya didukung banyak indikator. Untuk mengukur potensi maritime bangsa dan industri maritim mereka, ukuran tersebut untuk menilai sejauh mana industri maritim telah dimanfaatkan. Dengan menggunakan CenPRIS samudra index. COI menunjukkan bahwa Brunai dan Philipine kurang memanfaatkan potensi maritimnya. Sedangkan Singapura dan Thailand telah memanfaatkan potensi maritime yang dimiliki dengan penuh. Malaysia masih memiliki potensi ekonomi maritim yang terus berkembang pesat.(Hans Dieter evers & Azhari karim, 2011:117). Saat ini analisis tata ruang serta antisipasi dan penggunaan laut & pesisir berbasis pemahaman secara ilmiah mulai digunakan, hal ini penting guna mendapatkan tata ruang yang baik, misalnya pesisir ditata untuk alat bantu navigasi atas kapal yang berlayar, akhirnya data kepadatan armada dilaut dan pengendalian atas kapal dapat tercapai. (Yong Hoon Kim et al, 2014). Sistem logistik terpadu yang nantinya diintegrasikan dengan sistem logistik nasional ini berjalan, maka daya saing produk dalam negeri naik. Pasalnya, biaya logistik murah maka harga produk juga semakin terjangkau (situs on line: bisnis.com 2014).

Melihat kondisi negara yang dua pertiganya laut prospek dan potensi untuk mengembangkan industri maritim sangat besar di Indonesia. Untuk itu, harus mampu menjaring lebih banyak lagi investor domestik maupun International agar ikut serta memajukan industri maritim nasional (situs online: detik.com 2014). Melimpahnya jumlah penduduk dan posisi negara yang dipisahkan laut dan selat, menjadi bidikan bagi industry maritim asing sebagai pasar yang sangat potensial.(situs online, tribun.com). Indonesia punya potensi sumber daya laut yang luar biasa. "Jika dikalkulasi dan diolah secara maksimal, maka kekayaan laut Indonesia bisa menyumbang pendapatan sebesar US\$ 1,2 triliun," kata Suseno, Kepala Badan

Pengembangan Sumberdaya Manusia Kelautan dan Perikanan, di Universitas Indonesia pada Jumat, 30 Mei 2014. Kekayaan laut Indonesia, dapat dipetakan dari beberapa sumber, yakni migas, wisata bahari, dan komoditas perikanan. "Dari sektor cadangan migas saja, 70 persen atau sebesar 9,1 miliar barel terdapat di laut,"(situs online: Tempo.com 2014). Kita harus bekerja dengan sekeras-kerasnya untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudra, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudra, memunggungi selat dan teluk (pidato pertama Presiden Joko Widodo tgl 20/10/2014)

METODOLOGY RESEARCH

Methodology research pada paper ini menggunakan methodology *evaluates & development* yang berkonsentrasi pada *describe method*. Dimana penulis melakukan library research dengan memadukan banyak artikel serta perkembangan pokok masalahnya pada tiap *decade*, dan mengembangkan keterkaitan antar *decade* dimaksud sehingga menjadi rangkaian *development* atau gagasan.

FINDING AND DISCUSSION

1. Industri Maritime Pada Era Pra-Kolonial

Berdasar literatur sejarah, industri maritim nusantara telah lahir jauh sebelum kemerdekaan bangsa Indonesia, ini dibuktikan dengan banyak temuan prasejarah. temuan yang erat dengan industri maritim seperti: situs tentang gua di Muna, seram dan Argumi, dimana dalam situs tersebut digambar perahu-perahu layar. Ditemukan beberapa benda sejarah yang memiliki kemiripan antara benda yang ditemukan di Jawa dan di Australia, hal ini mengaitkan antar budaya dimaksud dan member konfirmasi telah terjadi dan melakukan kontak langsung antar budaya dengan perbedaan benua (Y. Paongan)

Dilihat dari sejarah, tidak ada pengaruh besar yang dibawa dari luar untuk membentuk semangat maritim bangsa Indonesia pada masa pra-kolonial. Karena *orientasi maritim* justru datang dari bangsa kita sendiri. Profesor Djuliaty Suroyo menuturkan bahwa, kesadaran akan geografi dan ekologi sekitar membuat para pendahulu kita sangat menggantungkan hidupnya pada laut. Namun, tidak berarti barang-barang dagangan mereka hanya bersumber dari laut sehingga menutup akses dan sumber daya agraris. Para pendahulu nusantara (*forerunner*) juga memperdagangkan hasil-hasil pertanian, seperti cengkeh, lada, dan kayu manis yang menjadi hasil alam paling diminati di Eropa dan Cina. Barang-barang ini diekspor hingga mencapai istana dinasti Han di Cina Utara 2.000 tahun lalu, berikut juga ke Roma pada tahun 70 M, dan Mesopotamia pada ± tahun 1700 SM (Van Der Meulen dalam Suroyo *et all* dalam Amelia Rahmawaty).

2. Industri Maritime Pada Era Kolonial

Nusantara dengan berbagai jenis rempah rempah yang dimiliki membuat ketertarikan karena kebutuhan Negara barat, dan karena dilandasi minat dagang dengan keuntungan atas komoditi ini, maka membuat orang-orang dari negara barat memiliki minat yang tinggi untuk datang ke Nusantara.

Berdasarkan literature sejarah, pertama kali Cournelis de Houtman mendarat di Banten dia terkejut dengan banyaknya aktivitas perdagangan antar Negara yang terjadi disana, pelaku pasar yang terlibat adalah orang-orang dari luar nusantara, berdasarkan informasi ini Cornelis de Houtman menceritakan kembali temuan nya saat telah tiba di Belanda sekembalinya dari Nusantara (Djoko suryo dalam Amelia rahmawaty).

Cornelis de houtman dalam muhibahnya membawa serta contoh rempah rempah yang mendatangkan keuntungan besar. Dari aktivitasnya tersebut akhirnya perusahaan dagang

lainnya (di Belanda) berbondong bondong ke Nusantara dalam rangka berdagang. Akibat kegiatan ini produk rempah rempah mengalami lonjakan dan berlimpah di Belanda sehingga mampu menekan harga menjadi lebih murah dibandingkan sebelumnya. Kemudian membuat pemerintah Belanda mencarikan solusi dengan membentuk kongsi dagang yang selanjutnya kita kenal dengan VOC (persatuan organisasi dagang dengan tujuan untuk menghindari persaingan tidak sehat).

Tujuan awal VOC adalah focus pada perdagangan, tetapi ahirnya menginginkan untuk mendapatkan keuntungan lebih dengan cara melakukan monopoli yang melebihi batas yaitu dengan memaksa para petani (di Jawa) untuk menanam apa yang diinginkan.

Ahirnya monopoli perdagangan ini bergerak lebih luas hingga ahirnya VOC membuat armada laut untuk menguasai dan menjaga laut nusantara (pelabuhan). karena untuk menjaga persaingan dengan para raja yang ada pada masa itu (Raja hanya diijinkan berdagang dengan VOC). Karena penjagaan laut yang super ketat ini ahirnya masyarakat tidak bisa leluasa untuk melaut.

Sejalan dengan "hancurnya" Maritim Nusantara karena dikuasi VOC, ahirnya berimbas pada penguasaan perdagangan dan pelayaran, sedangkan kegiatan orang-orang dinusantara dibatasi sebagai produsen atas produk yang diinginkan VOC termasuk transportasinya.

Karena kondisi yang sedemikian rupa dan kekuasaan VOC semakin meluas, selanjutnya Raja Sultan agung dengan kebijakan politiknya menutup seluruh pelabuhan di Jawa (kecuali pelabuhan Jepara), ahirnya berimbas pada "kematian" perdagangan melalui laut di Jawa dan berkembang hingga seluruh pelabuhan Nusantara.

Berkembangnya monopoli oleh pihak VOC dan kebijakan para raja untuk membayar pajak dengan cara menyerahkan hasil pertanian kepada mereka, lambat laun memaksa seluruh kemampuan rakyat dikuras pada sektor agraris, inilah yang turut serta dan secara langsung mematikan kegiatan maritim nusantara.

Yang terjadi pada saat masa kolonial adalah: VOC melalui pemerintah Belanda menyelenggarakan dan memanfaatkan seluruh potensi laut dengan mengalokasikan kekuatan militer untuk mengamankan sektor maritim guna melindungi kepentingan pelayaran niaga mereka (bukan untuk pelayaran niaga secara keseluruhan).

3. Industry maritime pada era pasca kolonial

Pada Tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia memproklamkan sebagai Negara merdeka, inilah awal berakhirnya masa kolonial. Bagaimana industri maritim setelah mengalami pemaksaan dan menggeser minat masyarakat terhadap dunia maritim nusantara selama bertahun-tahun.

Pada masa pra-kolonial, semua kekuatan maritim dimaksimalkan, terbukti dari bukti-bukti sejarah dengan ditemukannya armada-armada terbaik pada masanya, diduga para raja dan masyarakat saat itu memanfaatkan potensi maritim untuk kehidupan. Maritim dijadikan tumpuhan ekonomi sehingga dijaga keamanan dan kelestariannya dan ahirnya berujung pada proteksi yang memutus beberapa generasi pada masa kolonial.

Pasca kemerdekaan bangsa Indonesia masih dihadapkan dengan pergolakan yang kompleks dengan munculnya pergolakan dan pemberontakan yang berawal dari ketidakpuasan hubungan antara pusat dan daerah, persaingan ideologi, serta pergolakan sosial politik yang membuat keamanan terpusat di darat. Karenanya pemanfaatan maritim masih terabaikan. Disisi lain karena terputusnya generasi maritim yang sangat lama mengakibatkan orientasi maritim bangsa tidak tergalil selama kurun waktu yang sangat lama. Kenyataannya pada periode ini, bangsa Indonesia masih berkuat pada continental oriented dan mengabaikan maritim yang merupakan bagian terbesar dari wilayah Nusantara. Kenyataannya, perubahan gejala ahirnya tidak hanya terjadi di darat, tetapi karena faktor teknologi, geopolitik, geo-ekonomi, geostrategik, dll, dan karena perubahan-perubahan

tersebut maka menggeser kepentingan semua Negara. Karenanya bangsa ini wajib berpikir secara holistic untuk memanfaatkan dan melindungi wilayah nusantara di laut, darat dan udara.

Presiden Soekarno pernah menegaskan bahwa geopolitik Indonesia adalah maritim, meskipun tidak banyak yang dapat dilakukan di sektor maritim pada masa pemerintahannya, tetapi lebih melanjutkan apa yang telah dilakukan oleh pemerintah kolonial. Kesibukan maritim global dan maritim nusantara sebagai kekuatan atau ancaman adalah tergantung kepada reaksi kita sebagai bangsa, bangsa ini akan mengambil porsi sebagai yang “memanfaatkan” atau kita “Abai” seperti yang telah dilakukan selama masa kolonial adalah pilihan. Tetapi prinsipnya adalah semua keputusan tergantung pada kemauan politik pemimpin bangsa.

Secara garis besar, perkembangan dari masa ke masa tentang industri maritime nusantara selalu dicanangkan melalui kebijakan pemerintah, dan berikut pemahaman singkat yang penulis dapatkan:

a. Masa Presiden Soekarno.

Pada masa ini, industr maritim diterjemahkan dalam “WAWASAN NUSANTARA” tepatnya tanggal 13 Desember 1957 yang dikenal dengan deklarasi Djoeanda, dimana dalam deklarasi tersebut menyatakan dengan tegas bahwa wilayah darat dan laut adalah satu kesatuan.

b. Masa Presiden Soeharto.

Pada masa pemerintahan Soeharto, melanjutkan kebijakan pemerintah sebelumnya, dan pada tahun 1982, Indonesia diakui oleh perserikatan bangsa bangsa sebagai Negara Kepulauan (archipelagic state) atau yang disebut UNCLOS'82 yang kemudian diratifikasi dalam undang undang no 17 tahun 1985 tentang pengesahan konvensi perserikatan bangsa bangsa tentang hukum laut. Dan diberlakukan sejak 16 Nopember 1994 hingga sekarang.

c. Masa Presiden BJ Habibie

Pada era BJ Habibie, masa pemerintahan yang singkat, dikeluarkanlah Declarasi Bunaken. Inti pada deklarasi ini adalah : laut merupakan peluang, tantangan dan harapan untuk masa depan, persatuan, kesatuan dan pembangunan bangsa indonesia. Deklarasi ini sering disebut sebagai titik penting dimulainya babak baru pembangunan industri maritim nusantara (pembangunan bangsa yang berorientasi ke laut)

d. Masa Presiden Abdulrahman Wahid

Melanjutkan pemerintahan sebelumnya, dimana presiden Gusdur (Abdul Rahman Wahid) mendobrak kebiasaan lama yang hanya melanjutkan, kali ini presiden mengimplementasikan titik penting dari presiden BJ Habibie, yaitu dengan mendirikan Departement Eksploitasi laut, selanjutnya departemen ini menjadi cikal bakal kementerian Kelautan dan Perikanan. Diharapkan kementerian ini memberikan andil besar terhadap industri maritim nusantara.

e. Masa presiden Megawati

Pada masa pemerintahannya, Megawati Soekarnoputri mencanangkan “Seruan sunda kelapa” dimana seruan ini memuat beberapa pokok piker, dengan dasar mengajak seluruh bangsa indonesia secara bersama-sama membangun kekuatan sktor maritim, dalam seruan ini memberikan 5 pokok pikiran aebagai berikut:

- Membangun kembali wawasan bahari
- Menegakkan kedaulatan secara nyata di laut
- Mengembangkan industri dan jasa maritim secara optimal dan lestari bagi sebesar besarnya kemakmuran rakyat
- Mengelola kawasan pesisir, laut dan pulau kecil
- Mengembangkan hukum nasional dibidang maritime

f. Masa presiden Susilo Bambang Yudhoyono

Pada masa pemerintahannya, pada peringatan hari Nusantara, presiden menyampaikan gagasannya sebagai berikut:

- Tahun 2006, dalam pidatonya mengatakan bahwa: mencanangkan pembangunan seimbang antara matra darat (land base development) dengan matra laut (ocean base development).
- Tahun 2008, menegaskan pentingnya membangun wawasan bahari dan pembangunan bahari di Indonesia.

Berdasarkan temuan tersebut dan dengan banyak temua diatas, bahwa pada setiap periode pasca kolonial ini (1945–2014) pemerintah Indonesia telah berusaha membangun kembali kejayaan maritim nusantara, meskipun pada kenyataanya belum banyak membuat perubahan besar untuk mengembalikan kejayaan maritim nusantara sebagai potensi yang dimiliki bangsa Indonesia, diduga hal ini terkait dengan terputusnya generasi maritim nusantara. Sehingga benar-benar berat dalam mengembalikan jiwa maritim yang ulung seperti pada masa keemasan dahulu (pra kolonial).

Pada era digital dan dengan birokrasi serta administrasi Negara yang modern, ternyata semakin bertumpuk masalah yang dihadapi disektor maritim, diduga beberapa hal berikut adalah penghambat industri maritim Indonesia masa kini, misalnya seperti:

- a. Belum memiliki infrastructure yang kuat
- b. Belum banyak Sumber daya manusia dibidang maritim yang handal
- c. Unit armada niaga, armada penagkap ikan, armada angkutan penumpang/manusia dan armada militer yang terbatas
- d. Tidak kuatnya Regulator sektor maritim Indonesia. diyakini, untuk membentuk kekuatan pada poin a hingga c diatas tidaklah mudah, belum lagi tentang regulator yang handal dan yang mampu mempengaruhi kebijakan dunia.

Hambatan industri maritim nasional Indonesia yang dirasakan langsung oleh pelaku usaha sektor maritim adalah disektor perbankan, sektor regulasi (kementerian perhubungan), sector pendidikan (kementerian pendidikan dasar dan menengah), sektor kementerian keuangan.

Pada sektor perbangkan, pengusaha industri maritime di indonesia masih mendapatkan beban bunga pinjaman yang tinggi padahal industry maritime adalah usaha dengan tipikal yield investment – bandingkan dengan bunga pinjaman dinegara-negara maritime lainnya di luar negeri, akan terlihat sangat berbeda. Pengusaha perusahaan pelayaran Indonesia kesulitan mendapatkan pinjaman dari bank nasional, karena umumnya industri ini dianggap memiliki resiko yang tinggi oleh pihak perbankan dan tidak mendapatkan dukungan penuh dari pemerintah.

Regulasi dikementerian perhubungan, kementerian ini adalah yang secara langsung mengawasi industri pelayaran, harusnya memberikan regulasi yang melindungi dan memudahkan pelaku usaha, kementerian perhubungan telah mengeluarkan undang-undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran, tetapi undang undang ini terlihat tidak mendapat dukungan penuh dari pihak-pihat yang terkait, bahkan cenderung saling bertentangan (ego sektoral).

Pendidikan, diketahui bahwa pola pendidikan di Indonesia tidak mengenalkan maritim sebagai asset bangsa, ini dibuktikan dengan tidak dimasukkannya pengetahuan maritim dalam kurikulum nasional pada pendidikan dasar dan menengah, bahkan sekolah sekolah berbasis maritim sangat sedikit jika dibandingkan sekolah umum, dan kenyataannya diketahui bahwa wilayah indonesia 2/3 adalah perairan.

Kementerian keuangan, merujuk pada Kepmenkeu No 370/KMK.03/2003, tentang PPN (Pajak pertambahan Nilai), bahwa sector perkapalan mendapatkan pembebasan atas impor dan atau penyerahan barang kena pajak tertentu (pasal 1),

tetapi dalam pasal berikutnya (pasal 16) bahwa pembebasan dimaksud dapat dicabut jika melanggar ketentuan (pajak tetap harus dibayarkan).

Batasan yang dianggap sebagai pelanggaran adalah jika pengusaha perkapalan, menjual kembali kapalnya sebelum 5 tahun (waktu yang ditentukan). Hal ini menunjukkan pembuat undang-undang paham soal fiscal tetapi tidak paham industri maritim. Industri maritim adalah industri yang dinamis dan sangat cepat perubahannya. Jarang (bahkan belum ada) kontrak di industri maritim (baik angkutan ataupun pendukung angkutan) dengan masa kerjasama hingga lebih dari lima tahun calendar dalam satu kegiatan. Hal ini dianggap bertolak belakang dengan undang-undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Dimana mengharapkan lebih banyak kapal-kapal berbendera Indonesia untuk menjadi tuan rumah dinegeri sendiri.

a. Harapan industri maritim Indonesia

Melalui proses perjalanan panjang bangsa Indonesia yang pernah meninggalkan kekuatan dan potensi maritim yang dimiliki, serta sejalan dengan beberapa kali pergantian pimpinan nasional (Presiden) yang terjadi, saat ini (2015) melalui presiden terpilih (terlihat) mulai menggeliat dan memiliki minat yang tinggi untuk kembali memanfaatkan secara maksimal sumber daya maritim. Bukti keseriusan terlihat saat president ke tujuh (Joko Widodo) pertama kali menyampaikan pidato resminya dihadapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) setelah dilantik pada tanggal 20 Oktober 2014, isi pidato dimaksud menekankan bahwa bangsa indonesia diajak bersama sama untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritime.

Membuktikan bahwa bangsa Indonesia akan kembali sebagai bangsa bahari, dalam pembentukan kabinetnya, presiden membuat kementerian kordinator kemaritiman, diketahui bahwa kementerian kordinator kemaritiman ini pada kabinet sebelumnya belum pernah ada.

Karena terlalu lama meninggalkan maritim, tentunya bangsa ini tertinggal jauh perkembangannya bila dibandingkan dengan Negara lain yang sama sama memiliki wilayah laut. Saat ini pekerjaan besar dalam mengejar ketertinggalan dengan segera adalah pembangunan non fisik yaitu pengembangan dan penanaman mental bahari kepada seluruh penduduk serta mengejar ketertinggalan dengan pembangunan fisik yaitu menata pengadaan, perombakan dan penyesuaian infrastruktur pelabuhan seperti Dermaga, kolam pelabuhan, alur masuk, pergudangan, transportasi penghubung, dll sehingga akses kapal-kapal dengan ukuran besar dapat dilayani untuk singgah dipelabuhan pelabuhan seluruh Indonesia.

Pengembangan pembangunan fisik, seperti yang disampaikan oleh menteri perhubungan (Ignatius jonan) pada acara bond voyage pelaut BP3IP pada tanggal 5 Maret 2015 adalah sebagai berikut:

1. Bangsa Indonesia wajib menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra
2. Komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut nasional.
3. Membangun infrastruktur dan konektivitas maritim ditanah air
4. Diplomasi maritime sebagai tiang utama dalam diplomasi bebas aktif
5. Menyelenggarakan pertahanan Negara dengan Kekuatan pertahanan maritime

b. Kenyataan yang belum berubah.

Ilustrasi harapan industri maritim, sekilas telah disampaikan bahwa terdapat dua ketertinggalan besar bangsa ini di dunia maritim, pertama tentang pembangunan fisik, ini hanya soal waktu dan biaya, jika bangsa ini mau dan percaya, bangsa ini mampu menyediakan dalam beberapa waktu dekade kedepan, segera mengejar dan akan sejajar dengan bangsa-bangsa lain dibidang maritim.

Yang perlu dipertimbangkan adalah bagaimana membuat pembangunan non fisik dengan membangun moral dan mental penduduk Indonesia kembali kepada idiologi bangsa bahari, sedangkan pembangunan jiwa bahari ini telah dibunuh dalam waktu yang sangat lama (lebih dari satu generasi) sejak masa kolonial.

Merubah sejarah tidaklah mudah, butuh keseriusan dan berkelanjutan, demikian juga membangun jiwa bahari, tidaklah sederhana menanamkan kembali gelora bahari dan berusaha mengubur dalam-dalam mitos negative tentang lautan nusantara, memerlukan pemikiran genius dan kemauan kuat, misalnya dengan menggugah kembali kurikulum nasional dan diisi dengan kearifan local tentang budaya bahari, ekosistem bahari, ekonomi bahari, pertahanan bahari, filosofi bahari, ini harus secara serius dan berkelanjutan, dimulai dari sekarang dan dari hal yang kecil dari kurikulum pendidikan anak usia dini (PAUD)/pra-sekolah, sekolah dasar, sekolah lanjutan hingga perguruan tinggi. Jika tidak dilakukan secara menyeluruh, maka kenyataan bahwa gelora bahari hanya cita-cita semu yang bermanfaat untuk pemanis pidato para pejabat.

c. Keinginan pemerintah yang tinggi

Harapan dan keinginan yang tinggi dari pemerintah republik Indonesia (yang baru) untuk menjadikan selera rakyat Indonesia bergelora, berkali kali presiden dalam pidatonya menyatakan akan membawa bangsa Indonesia menjadi poros maritime dunia, ditegaskan kembali oleh presiden saat berpidato di forum APEC tanggal 10 November 2014 lalu, bahwa bangsa Indonesia akan membangun infrastruktur untuk mendukung kegiatan logistik secara nasional dari sabang hingga merauke dengan mengembangkan industri transportasi maritim sebagai pokok pembangunan. Penegasan keinginan ini kembali dipidatokan pada acara konferensi Asia Afrika ke 60 di Jakarta pada tanggal 22 April 2015, presiden dalam pidato sambutan pembukaan konferensi menyatakan, bahwa kita (Asia Afrika) harus tumbuh dan maju bersama dengan membangun kerjasama ekonomi, membantu menghubungkan konektivitas. Indonesia akan bekerja menjadi Negara maritim.

d. Rasa rindu dengan sejarah.

Berabad yang lampau berdasar bukti sejarah, bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang kuat, dari masa ke masa memberikan bukti itu, kerajaan Sriwijaya dengan armada lautnya yang terkenal dan Majapahit dengan kekuatan lautnya mampu mengikat Nusantara menjadi Negara yang besar dan utuh serta menempatkan potensi maritim sebagai sumber kemakmuran rakyat.

Sejarah akan berulang dengan siklus yang panjang, dan jika memang demikian maka geliat terulangnya sejarah yang dirindukan tersebut akan tiba.

Siklus sejarah tidak akan datang dari langit, tetapi karena kesadaran dan merindukan masa lampau yang gemilang, maka usaha sadar dari bangsa yang wilayahnya didominasi oleh laut sudah sepantasnya bangkit dan menuju kejayaan modern dengan mengoptimalkan sumber daya maritime sebesar besarnya untuk kemakmuran rakyat.

IMPLICATION

Berdasarkan uraian diatas, maka implikasi yang dapat penulis ungkap adalah sebagai berikut:

1. Sejarah Indonesia pernah menjadi Negara besar berbasis maritime pada masa pre colonial
2. pada masa colonial, Indonesia dipaksa meninggalkan maritime sebagai kekuatan colonial mengeksplorasi segala sumber yang dimiliki
3. Bangsa Indonesia telah lebih dari satu generasi meninggalkan potensi kekuatan maritime
4. Sejak masa kemerdekaan hingga kekinian (2015), Indonesia belum sepenuhnya memanfaatkan suberdaya maritime
5. Dari masa ke masa sejak masa kemerdekaan, Indonesia belum bisa mengembalikan kejayaan sebagai bangsa bahari
6. Harapan pemerintahan baru begitu tinggi terhadap gelora sebagai bangsa bahari
7. Pemerintah dan Segenap rakyat Indonesia merindukan kejayaan sebagai bangsa bahari
8. Penanaman paham sebagai bangsa bahari belum secara aktif dilakukan, terbukti dengan tidak adanya kurikulum tentang bahari disemua jenjang pendidikan di Indonesia
9. Regulasi yang tidak saling mendukung (ago sektoral)
10. Minimnya sekolah maritime dinegara yang 2/3 wilayahnya adalah perairan

REFERENCE

- Andy Yee, Maritime Territorial Disputes In East Asia: A Comparative.2011. Analysis Of TheSouth China Sea And The East China Sea. *Journal Of Current Chinese Affairs* 165-193
- Chan Young Jun & Soo Young Lee. 2014. Examining The Impact Of Korea's Free Trade Agreement (Fta) On Seaborne Trade Cargovolumes1), Kmi International *Journal Of Maritime Affairs And Fisheries*, Volume 6 (1) :019-037
- Goralski,R.I, Gold, C.M, Isprs Workshop On Updating Geo-Spatial Databases With Imagery & The 5th Isprs Workshop On Dmgiss, Pp 47 – 50
- Hans-Dieter Evers And Azhari Karim. 2011. The Maritime Potential Of Asean Economies, *Journal Of Current Southeast Asian Affairs*: 117-124
- James Kraska, Protecting A Trilateral Coastal Ecosystem:The Wadden Sea. 2010. *Brown Journal Of World Affairs*. Volume Xvi, Issue li: 109-119
- Karsten Reise, Protecting A Trilateral Coastal Ecosystem. 2014.The Wadden Sea Kmi *International Journal Of Maritime Affairs And Fisheries*, Volume 6(1): 001-017
- Mark Ravinder Frost, Asia's Maritime Networks And The Colonial Public Sphere, 1840- 1920. 2004. *New Zealand Journal Of Asian Studies* 6(2): 63-94.
- Mary R. Brooks, Thanos Pallis, Stephen Perkins. *Port Investment And Container Shipping Discussion Paper No. 2014-03*, (The International Transport Forum)
- Matej Avbelj & Jernej Letnar Cernic. 2007. The Conundrum Of The Piran Bay. *Journal of International Law & Policy* Vol. 5(1): 1 – 19

Onur Sabri Durak, Remarks On Conditions Of Employment In Thecontext Of Maritime Labour Convention 2006, *Istanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* Yil: 8, Sayı 16, Güz 2009 S. 135-157

Sarabjeet Singh Parmar Maritime Security In The Indian Ocean. 2014. *Journal Of Defence Studies, Vol. 8(1): 49–63*

Sung-Woo Lee, Ju-Mi Song, Sung-Jun Park, Bo-Ra Sohn, A Study On The Comparative Analysis Of Port Competitiveness Using Ahp, Kmi *International Journal Of Maritime Affairs And Fisheries* Volume 6 (1): 53-071

Tammy M. Sittnick, Pacific Rim. 2005. *Law & Policy Journal* Vol. 14(3): 743 - 769

Internet:

<http://www.suhana.web.id/index.php/43-sejarah-ekonomi-kelautan-indonesia>

www.detik.com

www.kompas.com

www.tempo.co

www.merdeka.com

www.bisnis.com

news.liputan6.com

lain-lain:

pidato president

undang-undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran

keputusan menteri keuangan No 370/KMK.03/2003

deklarasi Djoeanda

Declarasi Bunaken

Seruan sunda kelapa