

# KEMARITIMAN INDONESIA: SEBUAH KAJIAN KRITIS

## *INDONESIAN MARITIME: A CRITICAL STUDY*

Wahyu Wibowo  
Universitas Nasional  
kangbowie@gmail.com

### ABSTRACT

*The purpose of this paper is to examine the vision of Indonesia as a maritime axis of the world. This vision is important, in addition to its worldwide scale content, and also directly addressed by the President of the Republic of Indonesia Joko Widodo at the East Asia Summit in Nay Pyi Taw, Myanmar on November 13, 2015. This vision is increasingly important because there are still many of our marine problems, particularly those relating to security and economic issues, are suspected to weaken that vision. Using heuristic technique and eclectic method, philosophical study of this qualitative descriptive type will center on the President's speech and the national newspaper coverage of maritime problems, which likely raises the ethical problems of nation and state. As a result, Indonesia's vision as a maritime axis of the world should be manifested with a critical note.*

**Keywords:** *maritime; Indonesia as the world's maritime axis; East Asia Summit; heuristic; eclectic; philosophical study*

### ABSTRAK

Tujuan penulisan ini adalah untuk mengkaji visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Visi ini menjadi penting, selain karena muatannya yang bersifat mondial, juga dipidatikan secara langsung oleh Presiden RI Joko Widodo di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2015. Visi ini semakin penting karena masih banyak problem kelautan kita, terutama yang berkaitan dengan masalah keamanan dan perekonomian, yang ditengarai akan melemahkan visi tersebut. Melalui metode heuristik dan eklektik, kajian filosofis berjenis deskriptif kualitatif ini akan berpusat pada pidato Presiden dan pemberitaan surat kabar nasional tentang problem kemaritiman, yang berpeluang memunculkan problem etis berbangsa dan bernegara. Hasilnya, visi Indonesia sebagai poros maritim dunia harus tetap diwujudkan dengan catatan kritis.

**Kata Kunci:** kemaritiman; Indonesia poros maritim dunia; KTT Asia Timur; heuristik; eklektik; kajian filosofis

## PENDAHULUAN

Bagaimana membaca Indonesia akhir-akhir ini melalui pemberitaan surat kabar? Gunakanlah kaca mata etika berbangsa dan bernegara. Jika etika dipahami sebagai pengkajian kritis tentang baik-buruknya tindakan manusia sebagai manusia (bdk. Thiroux, 2012), setidaknya dapat dilihat bahwa akhir-akhir ini masyarakat Indonesia ditengarai tengah mengalami kemerosotan dalam hal memahami nilai-nilai berbangsa dan bernegaranya.

Kemunculan pelbagai problem etis terkait dengan isu-isu hak asasi manusia, demokratisasi, dan lingkungan hidup adalah contohnya. Dalam hal isu demokratisasi, ujaran kebencian berintikan SARA yang disampaikan kelompok-kelompok tertentu dalam masyarakat, misalnya, setidaknya dapat dijadikan gambaran konkret bahwa masyarakat kita membutuhkan semacam perekondisian terhadap nilai-nilai berbangsa dan bernegara. Tanpa hal ini, selain akan meretakkan rasa persatuan bangsa, juga akan menghambat lajunya perekonomian nasional. Problem etis ini, andai lebih disimak, sebenarnya sudah berulang-ulang dijadikan objek material penelitian para ilmuwan manajemen transportasi dan logistik.

Melalui objek formal tertentu masing-masing, penelitian Kadarisman (2015), contohnya, "Transportation System and Human Need in a Family", menegaskan bahwa ketidakberesan dan ketidakbecusan pengaturan lalu lintas di Kota Depok amat berdampak pada pemanasan global. Sementara itu, contoh lain, penelitian Sitorus *et al* (2016), "Peningkatan Jaringan Transportasi di Provinsi Kalimantan Timur dalam Mendukung Aksesibilitas Wilayah", menjelaskan bahwa pengembangan transportasi jalan memang merupakan prioritas Pemprov Kalimantan Timur, namun belum menunjukkan hasil yang optimal. Kedua contoh ini, tentu dapat menyiratkan bahwa perekondisian terhadap nilai-nilai berbangsa dan bernegara memang niscaya

untuk dilakukan, mengingat dampaknya dalam pembangunan di bidang transportasi dan logistik.

Keniscayaan tersebut juga dapat direlevansikan dengan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Akan tetapi, perelevansiannya harus dilakukan secara cermat, mengingat visi tersebut dikumandangkan oleh Presiden Joko Widodo di depan forum Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2015.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Pertanyaan kritisnya, mengapa sebuah organisasi bernama Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) membutuhkan visi kelautan?

Para pakar manajemen tentu mudah menjawabnya. Sejak 1967, Philip Kotler, misalnya, melalui karyanya yang melegenda, *Marketing Management*, bahkan sudah mengatakan bahwa sebuah organisasi memang amat membutuhkan visi untuk menggambarkan nilai-nilai dan aspirasi masa depannya. Visi ini, yang pada umumnya berbentuk pernyataan-pernyataan tentang tujuan organisasi atau perusahaan, diekspresikan melalui produk dan pelayanan yang ditawarkan. Akan tetapi, dalam konteks ini, para pakar manajemen tersebut cenderung tidak mengaitkannya dengan eksistensi hidup manusia. Oleh karena itu, secara filosofis dapat ditegaskan bahwa visi (wawasan ke depan) adalah hakikat kehidupan manusia itu sendiri, bertalian dengan dicapainya *kebenaran* (melalui logika), *kebaikan* (melalui etika), dan *keindahan* (melalui estetika) (bandingkan: Baggini, 2013). Sementara itu, kelautan atau hal-ihwal tentang laut, memang identik dengan ungkapan yang diinformasikan dalam lagu berjudul, "Nenek Moyangku".

Ketiga hal tersebut, yaitu *kebenaran*, *kebaikan*, dan *keindahan*, dengan demikian dapat direlevansikan dengan visi Indonesia

sebagai poros maritim dunia, sebagaimana dipidatoken oleh Presiden Joko Widodo di depan forum Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2015.

“Saya memilih forum ini untuk menyampaikan gagasan saya tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia dan harapan saya tentang peran KKT Asia Timur ke depan. Bagi Indonesia, KTT Asia Timur berperan penting bagi keamanan, stabilitas, dan kemakmuran ekonomi di kawasan. Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudra, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa. Untuk menjadi negara maritim, oleh karena itu infrastruktur antarpulau dan sepanjang pantai di setiap pulau harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antarpulau itu harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antarpulau di Indonesia.” (*Detikcom*, 11/06/2014; 12.54 WIB).

Demi mewujudkan visi tersebut, agar manusia Indonesia dapat meraih *kebenaran, kebaikan, dan keindahan* dalam hidupnya, Presiden Joko Widodo melalui pidatonya mengungkapkan, “KTT Asia Timur berperan penting bagi keamanan, stabilitas, dan kemakmuran ekonomi di kawasan. (Oleh karena itu) Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, (mengingat) kekuatan (bangsa kita) yang (mampu) mengarungi dua samudra.” Ungkapan ini dikonkretkannya melalui agenda lima pilar yang secara heuristik dan eklektik dapat diuraikan sebagai berikut.

*Pertama*, pembangunan kembali budaya maritim. Menurut Presiden Joko Widodo, sebagai “pemilik” 17 ribu pulau bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sendiri sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya amat ditentukan oleh bagaimana mengelola samudra.

Ajakan yang diungkapkan melalui jenis ungkapan konstatif (pernyataan) itu, memperlihatkan bahwa visi Presiden

Joko Widodo tidak beredar di ruang kosong tanpa makna. Dalam perspektif Filsafat Bahasa, menurut Wibowo (2016), ungkapan konstatif adalah jenis ungkapan bahasa yang melukiskan suatu keadaan faktual, atau peristiwa nyata, yang oleh karena itu memiliki konsekuensi untuk ditentukan benar-salahnya berdasarkan hubungan faktual antara si penutur dan fakta sesungguhnya. Berimplikasi dengan hal ini, istilah konstatif itu sendiri dapat pula digunakan untuk mendeskripsikan semua pernyataan yang dapat dikaji benar-salahnya melalui faktanya, baik yang dialami langsung atau tidak langsung oleh si pengkajinya.

Dengan demikian, untuk menilai benar-salahnya ungkapan konstatif Presiden Joko Widodo, terlebih dahulu faktanya juga harus diselidiki dan dibuktikan. Oleh karena itu, dalam perspektif historis, fakta tersebut dapat dikelindankan dengan masa kejayaan maritim yang telah diupayakan kerajaan-kerajaan di Nusantara, seperti Sriwijaya dan Majapahit, ketika menjadikan Nusantara sebagai poros maritim dunia. Kejayaan tersebut, yang pada hakikatnya berupa perindahan etos dari agraria ke lautan, berawal ketika kerajaan-kerajaan di Nusantara mulai memanfaatkan laut untuk mengangkut pelbagai hasil bumi ke wilayah Nusantara dan juga ke India, Afrika, dan China.

Pelbagai temuan arkeologis di sejumlah negara di Asia dan Afrika telah menunjukkan bahwa bangsa Nusantara, alias nenek moyang kita, memang orang pelaut. Melalui temuan tersebut, ribuan tahun lalu nenek moyang kita terbukti telah memiliki ilmu kemaritiman, berupa teknologi navigasi dan perkapalan, yang dapat membawa mereka menyeberangi Samudra Hindia, Semenanjung India, bahkan sampai ke Timur Tengah dan Afrika. Dari temuan itu saja, boleh ditafsirkan nenek moyang kita yang orang pelaut itu telah mampu mengelola wilayah darat, pesisir, dan laut secara integratif. Penafsiran ini boleh dilanjutkan,

sebagaimana telah dinyatakan, nenek moyang kita telah menjadikan Nusantara sebagai poros maritim dunia.

Hal itulah yang kiranya memicu ungkapan konstatif Presiden Joko Widodo: “Negara kita adalah laut. Yang namanya perhatian pada kemaritiman harus diberikan. Dulu, ingat *ndak* zaman Kerajaan Sriwijaya berjaya, maritimnya dikenal banyak orang di dunia karena armada lautnya. Kita harus kembalikan itu *dong*.” Ungkapan konstatifnya ini diucapkan di Balai Kota, pada 14 Agustus 2014, yakni ketika dirinya dinyatakan telah terpilih sebagai Presiden RI periode 2014-2019 (*Kompas.com*, 14/08/2014; 15.44 WIB). Setelah resmi menjadi Presiden RI, tak heran jika Joko Widodo kemudian menggencarkan program tol laut, yakni sistem distribusi barang menggunakan kapal berkapasitas besar dari satu ke lain pelabuhan. Presiden Joko Widodo yakin, dengan tol laut perekonomian rakyat akan kian meningkat, karena selain akan menurunkan harga di daerah terpencil, juga sekaligus akan menggali potensi daerah.

Bukti bahwa nenek moyang kita orang pelaut sejak ribuan tahun lalu, terkait dengan temuan arkeologis tersebut, dalam konteks ini dapat diperiodisasikan berdasarkan masa kejayaan kerajaan-kerajaan Nusantara sebagai berikut: Kutai (abad ke-4), Sriwijaya (tahun 600-an hingga tahun 1000-an), Majapahit (1239-1500), Ternate (1257), Samudra Pasai (1267-1521), dan Demak (1475-1548). Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit tercatat dalam sejarah sebagai kerajaan Nusantara yang paling menonjol, selain karena dikenal sebagai kerajaan adidaya, juga karena mampu menanamkan jiwa kemaritiman kepada rakyatnya. Sebagaimana dicatat sejarah, Kerajaan Sriwijaya pada zaman kejayaannya diketahui telah memiliki pelabuhan berskala internasional, sehingga mampu menguasai perdagangan dan pelayaran di wilayah barat Indonesia hingga ke Semenanjung Malaya.

Sementara itu, Kerajaan Majapahit

diketahui telah memiliki armada yang besar, yang berperan melindungi jalur perdagangan laut sebagai jalur utama perdagangan di sepanjang wilayah laut Nusantara hingga di kawasan sekitarnya. Zaman keemasan Kerajaan Majapahit terjadi pada saat pemerintahan Hayam Wuruk alias Rajasanagara (1350-1389). Dengan bantuan Mahapatih Gajah Mada, Kerajaan Majapahit berhasil menguasai seluruh kepulauan Nusantara dan jazirah Malaka. Sebagai contoh, aktivitas perdagangan dan pelayaran Kerajaan Ternate pada saat itu terintegrasi dengan kemaritiman Kerajaan Majapahit. Keberhasilan Gajah Mada, berpijak dari *Amukti Palapa* (Sumpah Palapa), yaitu sumpah Gajah Mada sendiri menolak makan *palapa* (garam dan rempah-rempah) sebelum Majapahit dapat menguasai seluruh Nusantara. Sumpahnya itu, yang dapat dimaknai sebagai *mutih* atau hanya makan nasi saja, diucapkan Gajah Mada sejak kekuasaan Kerajaan Majapahit masih dipegang Sri Ratu Tri Buana Tungga Dewi (1328-1350). Pada masa Sri Ratu, yang tak lain adalah ibu Hayam Wuruk, menurut Soekmono (2015) Majapahit baru berhasil menguasai Bali dan Gajah Mada sendiri masih menjabat patih di Kerajaan Daha.

Berpijak dari hal ini, fakta historis tentang kejayaan Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit dapat dinyatakan berkelindan dengan ungkapan konstatif Presiden Joko Widodo, sehingga ungkapan “pembangunan kembali budaya maritim” dapat dikatakan sebagai pernyataan yang sungguh-sungguh. Dalam penegasan lain, kesungguhan ungkapan tersebut dapat dilihat pada pertalian antara ungkapan “visi Indonesia sebagai poros maritim dunia” dan pernyataan “(oleh karena itu) harus diwujudkan dengan langkah awal melalui pembangunan kembali budaya maritim”.

*Kedua*, komitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai

ujung tombak.

Komitmen tersebut, oleh Presiden Joko Widodo diungkapkan melalui jenis ungkapan performatif (deklaratif) berikut ini: “Kekayaan maritim kami akan digunakan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat kami.” Ungkapan performatif itu sendiri adalah ungkapan yang berimplikasi dengan layak-tidaknya, wajar-tidaknya, atau berbahagia-tidaknya si penutur ketika mengungkapkan kata-kata atau kalimat (Wibowo, 2016).

Patut segera disadari, sebuah ungkapan performatif sukar dikaji salah-benarnya, mengingat pertalian eratnya dengan kewenangan dan kelayakan si penuturnya. Dengan perkataan lain, ungkapan performatif bukan ditentukan benar-salahnya berdasarkan faktanya, melainkan lebih ditentukan berdasarkan layak-tidaknya atau konsekuen-tidaknya peran dan perilaku si penutur terhadap isiungkapannya. Dalam penegasan lain, ungkapan performatif sejatinya akan mencerminkan bahwa si penutur melaksanakan kata dan sekaligus perbuatan. Melalui ungkapan performatifnya, oleh karena itu seseorang bukan hanya menginformasikan sesuatu, melainkan juga melakukan perbuatan sebagaimana yang diungkapkannya.

Dalam kaitan dengan kajian ini, Joko Widodo (penutur) berupaya mempresentasikan kelayakannya sebagai presiden, melalui informasi bahwa ia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut. Konkretisasi dari informasinya ini, menurut pidatonya tersebut, akan dilakukan melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai ujung tombak. Adanya satu kata dan perbuatan yang tercermin dari pidato Presiden Joko Widodo, agar manusia Indonesia dapat meraih *kebenaran*, *kebaikan*, dan *keindahan* dalam hidupnya, setidaknya dapat lebih dibuktikan melalui pemberitaan media massa berikut ini.

Presiden Joko Widodo meminta semua menteri dan kepala daerah terbuka dan berani menggunakan teknologi dalam mengembangkan potensi kemaritiman. Terbosan dan strategi yang baik akan membuat potensi ekonomi bisa menyejahterakan rakyat. “Nelayan-nelayan kita jangan terus diajak bekerja dengan pola-pola lama. Harus berani kita loncatkan ke dunia lain. Sudah berapa puluh tahun kita urusan cantrang. Setiap tahun urusan cantrang, setiap tahun urusan cantrang. Enggak habis-habisnya kita *ngurusi* cantrang, sehingga melupakan strategi besar menuju ke tempat lain yang memiliki nilai tambah yang lebih baik,” ujar Presiden Joko Widodo dalam sambutannya di pembukaan rapat kerja koordinasi bidang kemaritiman di Jakarta, Kamis (4/5/2017). Hadir dalam acara itu Menteri Koordinator Kemaritiman Luhut Binsar Pandjaitan, Sekretaris Kabinet Pramono Anung, Menteri ESDM Ignasius Jonan, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, Menteri Pariwisata Arief Yahya, serta beberapa ketua lembaga negara, seperti Ketua MPR Zulkifli Hasan, dan Ketua DPD Oesman Sapta Odang (“Maritim Masih Butuh Terobosan: Pelarangan Penggunaan Cantang Ditunda”, *Kompas*, 5/5/2017; h.18).

Terkait dengan infrastruktur maritim, Presiden Joko Widodo, di dalam pemberitaan *Kompas* (5/5/2017; h.18), menyatakan kegembiraannya mendengar laporan Menteri Koordinator Kemaritiman Luhut Binsar Pandjaitan bahwa harga-harga barang telah turun sekitar 20-25 persen. Menurut Pandjaitan, hal tersebut terjadi setelah pembangunan 30 titik logistik di wilayah Indonesia timur dan barat melalui program tol laut. Menurut Presiden Joko Widodo, harga-harga komoditas akan lebih rendah lagi, jika rute dan trayek tol laut dibuka lebih banyak. Presiden juga mengharapkan, pengembangan kapasitas pelabuhan segera diselesaikan. Dengan demikian, kapal-kapal besar dengan

kapasitas lebih dari 10.000 TEU bisa merapat di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, sehingga tidak diperlukan *transshipment* melalui negara lain, yang membuat biaya distribusi menjadi tidak efisien.

Dalam konferensi pers, di acara yang sama, Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti juga secara tegas memastikan pemberlakuan larangan cantrang (alat penangkap ikan yang fungsi dan bentuknya mirip *trawl*) di seluruh Indonesia akan ditunda hingga 31 Desember 2017. Menurut Pudjiastuti, selama masa penundaan itu akan dilakukan transisi penggantian ke alat tangkap ikan yang ramah lingkungan. Pelarangan cantrang, termasuk pukat hela, pukat tarik, dogol, dan arad diatur dalam Permen Kelautan dan Perikanan No. 71/2016 tentang jalur penangkapan ikan dan penempatan alat penangkapan ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan NKRI.

Ungkapan performatif Presiden Joko Widodo, yang berkelindan dengan kewenangan dan kelayakan dirinya selaku presiden, sebagaimana telah dijelaskan, tercermin melalui ucapannya, “Kekayaan maritim kami akan digunakan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat kami.” Ucapannya ini, terkait dengan komitmennya mengelola sumber daya laut yang berfokus pada kedaulatan pangan, dalam perspektif Filsafat Bahasa disebut bersifat verdiktif. Sifat verdiktif ini ditandai oleh adanya keputusan “ya atau tidak” (perhatikan: “akan digunakan...” yang bermakna bisa tidak atau bisa ya). Akan tetapi, berkat performansi Presiden Joko Widodo, keputusan verdiktif tersebut dapat diandaikan bukanlah keputusan yang merugikan rakyat.

Pengandaian ini juga dapat dihubungkan dengan pemberitaan surat kabar tentang kesungguhan Presiden Joko Widodo ketika memimpin rapat koordinasi bidang kemaritiman, sebagaimana telah dikutip.

*Ketiga*, komitmen dalam mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun

tol laut, pelabuhan laut, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Ungkapan tentang pariwisata kemaritiman digarisbawahi Presiden Joko Widodo melalui tindak tuturnya yang bersifat komisif dalam melanjutkan atau mempertahankan gelar Hari Nusantara setiap tanggal 13 Desember. Dalam perspektif Filsafat Bahasa, tindak tutur komisif (*commissives*) adalah tindak tutur yang ditandai oleh adanya perjanjian atau perbuatan yang menyebabkan si penutur melakukan sesuatu (Wibowo, 2016). Sementara itu, Hari Nusantara itu sendiri, yang ditetapkan sejak pemerintahan Presiden Megawati Soekarnoputri (melalui Keppres No. 126/2001), bertalian dengan Deklarasi Djoeanda (13 Desember 1957) yang merupakan ikrar bangsa Indonesia untuk mewujudkan kesatuan wilayah Nusantara terkait dengan negara kepulauan. Pada 1982, berdasarkan Pasal 58 UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), konvensi PBB tentang hukum laut, Indonesia ditetapkan sebagai negara kepulauan.

Mengingat aspek kemaritiman menjadi garis bawah, Kementerian Pariwisata dan pemerintah daerah dalam hal gelar Hari Nusantara membuat paket wisata kemaritiman terpadu dengan tujuan pengembangan kepariwisataan nasional yang menitikberatkan pada destinasi laut, pantai, dan pulau kecil. Dengan panjang pantai 99.093 kilometer (data mutakhir Badan Informasi Geospasial), dan dengan potensi sumber daya kelautan sebesar 3000 triliun rupiah per tahun yang belum tergarap secara maksimal, NKRI memang berpeluang menjadi poros maritim dunia. Oleh karena itu, paket tersebut tentu membutuhkan kapal pesiar untuk berkeliling Nusantara yang ditunjang oleh perahu-perahu tradisional.

Implikasi dari hal di atas, membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan merupakan kenyataan komisif yang mesti diwujudkan pemerintah. Bersisian dengan hal ini, pemerintah juga

sudah mempersiapkan 14 kawasan industri strategis, di antaranya di Kuala Tanjung (aluminium), Lombok (karet), dan Palu (rotan, karet, kakao, dan smelter).

Telah menjadi target pemerintah, pada 2019 Indonesia akan dibanjiri oleh 20 juta wisatawan mancanegara dan 270 juta wisatawan domestik. Secara fenomenologis, dapat dipahami jika kemudian pemerintah menaikkan tarif penyeberangan sebesar 11-12 persen mulai 15 Mei 2017, sebagaimana diberitakan *Kompas* (6/11/2017; h.17).

“Penyesuaian tarif dilakukan untuk meningkatkan layanan kepada konsumen, baik kenyamanan maupun keselamatan,” ujar Direktur Angkutan dan Multimoda Dirjen Perhubungan darat Kementerian Perhubungan Cucu Mulyana, di Jakarta, Jumat (5/5/2017).

Selaras dengan hal di atas, kekuatan armada pelayaran niaga dan perikanan dapat digarisbawahi sebagai ujung tombak dan tolok ukur keberhasilan pembangunan industri maritim nasional. Oleh karena itu, pemerintah harus sigap untuk segera menerapkan kebijakan insentif kredit dan pajak untuk pengadaan, pengoperasian, dan pemeliharaan kapal, sekalipun telah memiliki Inpres No. V/2005 dan UU No.17/2008 tentang Pelayaran.

*Keempat*, melakukan diplomasi maritim dengan mengajak semua mitra Indonesia bekerja sama pada bidang kelautan.

Komitmen itu, oleh Presiden Joko Widodo diungkapkan dalam pidatonya tersebut melalui jenis ungkapan performatif yang bersifat ilokutif sebagai berikut: “(Oleh karena itu), bersama-sama kita harus menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.” Sifat ilokutif dalam suatu ungkapan bahasa, dalam perspektif Filsafat Bahasa, berupa tindak tutur penutur yang hendak menyatakan sesuatu dengan menggunakan suatu daya yang khas, yang membuat si penutur itu bertindak sesuai dengan apa yang dituturkannya (Wibowo,

2016).

Daya khas Presiden Djoko Widodo (“bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut”), di tengah langkahnya mengejawantahkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, dicerminkan melalui pemberitaan surat kabar mengenai penangkapan kapal keruk asal China, yaitu MV Chuan Hong 68, berbobot 8.352 ton, di perairan Panggararang, Johor Timur, Malaysia. Kapal keruk itu ditangkap berdasarkan kerja sama antara tim Lamtamal IV TNI AL dan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia. “Saya sudah menghubungi Duta Besar Malaysia pada 4 Mei untuk meminta kerja sama Pemerintah Malaysia agar dapat menyerahkan MV Chuan Hong 68 ke Indonesia,” ujar Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, seperti dikutip *Kompas* (6/5/2017; h.17).

MV Chuan Hong 68 diduga kuat mengangkat bangkai kapal tenggelam berusia puluhan tahun di perairan Indonesia. Jumlah badan kapal yang berhasil diangkat ditaksir mencapai 1.000 ton besi. Pelanggaran yang dilakukan MV Chuan Hong 68, selain tidak memiliki izin pengerukan laut, juga terkait dengan tidak memiliki izin operasi di wilayah teritorial Indonesia, tidak dilengkapi dengan surat persetujuan berlayar, dan tidak menyalakan sistem identifikasi otomatis (AIS) kapal. Dengan jenis pelanggaran sebanyak ini, MV Chuan Hong 68 terindikasi melanggar UU No.17/2008 tentang Pelayaran, UU No.11/2010 tentang Cagar Budaya, dan UU No. 6/2011 tentang Keimigrasian dan KUHP.

Daya khas ilokutif Presiden Djoko Widodo juga dapat dipertalikan dengan konflik Laut China Selatan, yang berpeluang memunculkan sensitivitas dalam hubungan internasional di wilayah laut. NKRI memang bukan negara pengklaim di Laut China Selatan, akan tetapi Indonesia harus tetap cermat dalam melaksanakan hak dan kewajibannya di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Hal ini berarti, NKRI tidak berhak

mengganggu kedaulatan negara lain di Laut China Selatan, atau sebaliknya, tidak satu pun negara di wilayah tersebut yang boleh mengganggu kedaulatan NKRI. Sebagaimana dicatat sejarah, Laut China Selatan merupakan salah satu dari lima jaringan perdagangan (*commercial zone*) yang diakui dunia sejak abad ke-14.

Jaringan perdagangan Laut China Selatan berada di wilayah laut pesisir timur Semenanjung Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan. Sementara itu, keempat jaringan perdagangan lainnya adalah jaringan perdagangan Teluk Bengali (pesisir Coromandel di India Selatan, Sri Lanka, Myanmar, dan pesisir utara dan barat Sumatera), jaringan perdagangan Selat Malaka, jaringan perdagangan Laut Sulu (pesisir barat Luzon, Mindano, Cebu, Mindanao, dan pesisir utara Kalimantan), dan jaringan perdagangan Laut Jawa (Kepulauan Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan, Jawa, dan bagian selatan Sumatera).

Menjadi wajar Indonesia menjadi gusar ketika *coast guard* milik AL China menabrak kapal KP Hiu 11 (milik TNI AL) di perairan Natuna pada 19 Maret 2016. Menurut Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, *coast guard* China itu hendak menghalang-halangi KP Hiu 11 yang tengah melakukan penangkapan terhadap KM Kway Fey 10078 (kapal penangkap ikan berbendera China) yang diduga melakukan *illegal fishing* (*Republika.co.id*. 20/03/2016; 17.39 WIB). Menanggapi protes Indonesia, juru bicara Kementerian Luar Negeri China Hua Chunying, menegaskan bahwa KM Kway Fey 10078 memang berasal dari China. Akan tetapi, kapal itu sedang mencari ikan di lokasi insiden (perairan Natuna), tepatnya di lokasi penangkapan ikan tradisional, yang sebenarnya masih berada di wilayah China. Jadi, menurut Hua, wajar jika *coast guard* China datang menolong KM Kway Fey 10078 dengan menabrak KP Hiu 11 (*kompasiana*, 01/104/2016; 07.26 WIB).

Daya khas Presiden Djoko Widodo,

yang dicerminkan melalui ungkapan performatifnya yang bersifat ilokutif, yaitu “bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut”, dalam insiden KM Kway Fey 10078 tampak ditafsirkan secara perlokutif oleh media *online* tersebut (*kompasiana*). Dalam perspektif Filsafat Bahasa (Wibowo, 2016), tindak perlokusi adalah efek tindak tutur si penutur bagi mitra tuturnya. Dalam penegasan lain, bila tindak ilokusi lebih menekankan pada peranan si penutur, pada tindak perlokusi yang ditekankan adalah bagaimana respons dan efek yang muncul dari mitra bicara. Ketika menulis berita insiden tersebut, daya perlokutif penulis media *online* tersebut menggarisbawahi bahwa Indonesia (melalui Kementerian Luar Negeri) sebatas *hanya* mengecam keras pelanggaran wilayah perairan Indonesia.

Oleh karena itu, dalam kaitan ini, boleh dipertegas juga secara perlokutif bahwa penulisan berita insiden semacam itu, selain berpeluang melemahkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, juga menegaskan betapa pentingnya penggunaan kaidah jurnalistik yang benar dalam penulisan berita semacam itu. Mengabaikan hal ini, pada waktunya akan mengganggu etos persatuan bangsa di dalam kehidupan berbangsa dan bernegara.

*Kelima*, membangun kekuatan pertahanan maritim mengingat Indonesia adalah negara yang menjadi titik temu dua samudra. Oleh Presiden Joko Widodo, hal ini diungkapkan secara performatif melalui pernyataan yang bersifat eksersitif: “Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, melainkan juga sebagai bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.”

Dalam perspektif Filsafat Bahasa, tindak tutur eksersitif merupakan tindak tutur yang mengindikasikan adanya kekuasaan, hak, atau pengaruh dalam diri si penutur (Wibowo, 2016). Dengan demikian, kekuasaan dan pengaruh Presiden Joko Widodo terkait dengan

ungkapan eksersitifnya, yaitu “...juga sebagai bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim”, secara perlokutif dapat dirujuk pada eksistensi TNI AL. Hal ini setidaknya tercermin melalui pemberitaan *detik.com* (11/6/2014) terkait dengan acara Debat Capres yang bertemakan Ketahanan Nasional dan Politik Luar Negeri. Pada waktu itu, Joko Widodo dan Jusuf Kalla masih “berstatus” calon presiden dan calon wakil presiden.

Dalam debat capres dengan tema Ketahanan Nasional dan Politik Luar Negeri, semalam, tampak jelas capres Joko Widodo (Jokowi) memiliki kesadaran geografis Indonesia yang sebagian besar adalah lautan dengan segala potensi dan permasalahannya. Jokowi juga mempunyai kesadaran akan kenyataan bahwa selama ini potensi ekonomi di laut seakan disepelekan dan tidak dilirik apalagi dimanfaatkan. Hal tersebut dikarenakan visi pemimpin Indonesia selama ini lebih fokus ke kontinental, sehingga kebijakan dukungan anggaran dan politik di sektor maritim tidak terjadi. Negara Indonesia adalah negara yang geografisnya sebagian besar adalah lautan dan kekayaan alam lautan selama ini belum tereksplorasi dengan baik, bahkan banyak dicuri oleh asing, sehingga posisi kita sebagai negara maritim menjadi lemah. Di samping itu, kelemahan di bidang alat penjagaan lautan, yaitu TNI AL, akibat dari hilangnya visi bahari dari para pemimpin Indonesia selama ini.

Dari kutipan di atas, visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, sebagaimana dipidatoka oleh Presiden Joko Widodo di depan KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2015, terlihat jelas merupakan pengejawantahan janjinya ketika Joko Widodo masih “berstatus” calon presiden.

Melalui tindak tutur komisif, janjinya tersebut dipijakkan pada kesadaran etisnya bahwa NKRI adalah negara laut dan oleh karena itu sebagian ekonominya juga tergantung laut. Sebagai catatan, luas laut

NKRI mencapai 5,8 kilometer persegi. Dari luas itu, 2,7 kilometer perseginya merupakan wilayah ZEE yang belum dimanfaatkan secara maksimal, padahal mengandung sumber daya alam yang melimpah. Oleh karena itu, menurut Presiden Joko Widodo, pembangunan sektor kelautan menjadi niscaya dan harus diprioritaskan. Sehubungan dengan hal ini, Presiden Joko Widodo juga menegaskan akan melakukan peningkatan anggaran TNI AL. Sebagai penjaga keselamatan pelayaran dan keamanan di laut, peningkatan anggaran tersebut akan membuktikan secara eksistensial bahwa semboyan TNI AL, *Jalesveva Jayamahe*, di laut kita jaya, bukanlah sekadar semboyan yang kosong makna.

Jarak wilayah NKRI, andai diperbandingkan dengan wilayah lain, sama dengan jarak antara Irak dan Inggris (timur-barat) atau antara Jerman dan Aljazair (utara-selatan). Letak NKRI yang strategis, ditambah sumber daya alam yang melimpah, secara historis memang selalu menarik hati negara-negara lain untuk menguasainya. Oleh karena itu, visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, sebagaimana dipidatoka oleh Presiden Joko Widodo di depan KTT Asia Timur, harus selaras dengan peningkatan anggaran TNI AL. Boleh dibayangkan, bagaimana NKRI tanpa armada perang yang kuat dan tanpa memiliki keandalan pengamanan laut? Kekuatan TNI AL, sebagaimana kerap diungkapkan, bahkan masih tertinggal dari negara-negara tetangga terutama dalam hal teknologinya. Thailand, contohnya, diketahui memiliki kapal induk, sementara itu TNI AL diketahui masih mengandalkan kapal-kapal tua. Diketahui pula, kapal perang TNI AL masih terbatas pada jenis korvet (kapal perang yang kelasnya di bawah fregat). Dari kebutuhan sekitar 300 kapal perang, TNI AL “baru” memiliki 130 kapal (*kompas.com*. 13/11/2015; 12.54 WIB). Data yang dikemukakan ini, pada saat ini mungkin sudah berubah jauh. Dari sudut fenomenologis, perubahan

ini memang harus dilakukan mengingat Presiden Joko Widodo telah menyiarkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia ke tingkat mondial, melalui forum KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2015.

Patut pula segera dikemukakan, peningkatan anggaran TNI AL, yang secara linear terkait dengan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, pengembangan industri kemaritiman, dan pengembangan pariwisata maritim, berkelindan dengan harapan bangkitnya kembali kesadaran lingkungan maritim semua komponen bangsa bahwa laut harus dipandang sebagai kesatuan wilayah, sumber kehidupan, sarana utama penghubung antarpulau, dan sebagai wilayah utama penyangga pertahanan demi kedaulatan NKRI. Harapan ini harus digarispawahi, mengingat bangsa Indonesia (sedang) kehilangan budaya bahari. Implikasi dari hal ini, paradigma TNI AL yang selama ini terkesan hanya sebagai pendukung pertahanan darat, seharusnya diubah menjadi “antisipasi ke depan” bertalian dengan kebutuhan pengendalian keamanan laut nasional sampai ke batas ZEE, sebagaimana semangat etis di balik semboyan *Jalesveva Jayamahe*. Andai musuh dapat dihalau di laut, mengapa harus terjadi perang di darat?

Dengan kembalinya budaya bahari, visi Indonesia sebagai poros maritim dunia akan menjadi praksis dan relevan dengan tujuan etis bangsa Indonesia dalam menemukan *kebenaran, kebaikan, dan keindahan* dalam hidupnya. Hal ini, secara perlokutif dapat dihubungkan dengan penegasan performatif dan konstantif Presiden Joko Widodo dalam pidatonya tersebut: “Visi Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah fokus NKRI pada abad ke-21. Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudra, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa.” Visi adalah sebuah harapan dan harapan tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia

bukanlah harapan tanpa makna. Fakta menunjukkan, pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia sedang beralih dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Momentum, saat yang tepat, atau kesempatan inilah yang sedang dimanfaatkan NKRI untuk mewujudkan harapannya.

Sehubungan dengan momentum tersebut, secara filosofis boleh dipertanyakan: jika kodrat manusia ditengarai cukup mengandung unsur perekat sosial, setelah menemukan *kebenaran, kebaikan, dan keindahan* dalam hidupnya, mampukah manusia di dalam suatu negara menjaga dan mengembangkan tatanan sosial yang damai, stabil, dan saling melayani kepentingan orang? Pertanyaan ini dilontarkan oleh filsuf Thomas Hobes (1588-1679) sebelum membangun teori kontrak sosial. Melalui pertanyaan itu, Hobes hendak menegaskan bahwa sebuah negara selalu berada dalam “kondisi alamiah”, yaitu kondisi “*bellum omnium contra omnes*” (perang atas perang). Menurut Hobes, dinamika kekuasaan (terutama karena nafsu hendak mencapai popularitas), yang merupakan karakter dasar manusia, akan selalu memicu benturan dan ketidakstabilan (perang atas perang). Hobes kemudian mengajukan teori kontrak sosial yang terkenal itu, yaitu kontrak yang memberikan pendasaran etis pada kekuasaan dan bukan tentang pembatasan kekuasaan (bandingkan: Munandar, 2013).

Andai kita kaitkan dengan visi Indonesia sebagai poros maritim, sebagaimana dipidatoken oleh Presiden Joko Widodo di Myanmar, boleh ditegaskan bahwa kontrak sosial tersebut harus dimulai melalui pernyataan etis berikut ini: NKRI sebagai negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga lautnya, karena memiliki sumber kehidupan, perdagangan, dan kekuatan laut. Dengan demikian, jika kemudian masih ada pernyataan di luar sana yang meragukan kemampuan NKRI sebagai poros maritim dunia, seraya menggarispawahi bahwa

NKRI belum memiliki strategi maritim dalam bentuk *ocean policy*, pernyataan ini secara perlukatif mengindikasikan bahwa penuturnya, selain belum mampu memahami makna kontrak politik Hobbes, juga mempertegas masih kehilangan budaya bahari. Sebagai fokus NKRI abad ke-21, visi Indonesia sebagai poros maritim dunia telah diejawantahkan melalui lima pilar pendukungnya, sebagaimana telah dikaji di atas.

Semua komponen bangsa, sebagai anggota organisasi bernama NKRI, dengan demikian secara etis tidak mungkin menolak "*ocean policy*" visi Indonesia sebagai maritim dunia beserta kelima pilar pendukungnya sebagai kontrak politik. Patut disadari, pada milenium ketiga dewasa ini kerap dikatakan sebagai era Pasifik. Padahal dengan usainya Perang Dunia II, negara-negara kawasan masih cenderung memperlihatkan ofensif militernya. Kenyataan ini menunjukkan, bangsa-bangsa di dunia masih kesulitan mencari *kebenaran, kebaikan, dan keindahan* dalam hidup berbangsa dan bernegaranya.

Hal tersebut patut digarisbawahi, apalagi mengingat mitra pemerintah "paling dekat", yaitu lembaga DPR, belakangan ini masih mempertahankan kondisi alamiahnya sebagai "hewan berakal" seperti dikatakan Aristoteles, terutama ketika mereka mempertontokan daya perlukatif ungkapan "*bellum omnium contra omnes*" sebagai status quo.

## SIMPULAN

Visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, beserta kelima pilar pendukungnya, merupakan harapan dan sekaligus wujud "*ocean policy*" dalam hal mengembalikan kejayaan NKRI sebagai negara maritim, sebagaimana secara historis pernah dialami bangsa Nusantara pada masa keemasan Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit.

Visi Indonesia sebagai poros

maritim dunia dipidatokan oleh Presiden Joko Widodo di muka forum KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2015. Visi ini, selain hendak mengubah paradigma bangsa sebagai bangsa agraris menjadi bangsa maritim yang berwawasan mondial, juga hendak menumbuhkan kembali budaya bahari, sehubungan dengan penciptaan pemerataan dan pertumbuhan pembangunan. Oleh Presiden Joko Widodo, padatonya ini diungkapkan secara performatif dan konstantif dengan menggarisbawahi jenis tindak tutur verdiktif, komisif, ilokutif, dan eksersitif.

Dengan tujuan hendak menyejahterakan bangsa, "*ocean policy*" berupa visi tersebut harus didukung secara etis dan akademis oleh semua komponen bangsa yang merasa menjadi bagian dari organisasi bernama NKRI. Ya, *Jalesveva Jayamahe*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Baggini, Julian. 2013. *Making Sense, Filsafat di Balik Headline Berita*. (Penerjemah: Nurul Qamariyah). Jakarta: Teraju.
- Detik.com. 2014. "Maritim sebagai Bagian dari Diplomasi". *Detik.com*, 11/6/2014; 15.23 WIB.
- Detik.com. 2015. "Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia". *Detik.com*, 13/11/2015; 12.54 WIB.
- Kadarisman, Muh. 2015. "Transportation System and Human Need in a Family". *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 02 (03): 313-331.
- Kompas. 2017. "Maritim Masih Butuh Terobosan: Pelarangan Penggunaan Cantang Ditunda". *Kompas*, 5/5/2017; h.18
- Kompas. 2017. "Kapal Keruk Asal China Ditangkap". *Kompas*, 6/7/2017; h. 17.
- Kompas. 2017. "Pemerintah Naikkan Tarif Penyeberangan", *Kompas*, 6/11/2017; h.17.

- Kompas.com*. 2014. "Jokowi Ingin Kembalikan Kejayaan Sriwijaya Lewat Program Maritim". *Kompas.com* 14/08/2014; 15.44 WIB.
- Munandar, Aris. 2013. "Peran Negara dalam Penguatan Program Pemberdayaan Masyarakat". *Jurnal Politik dan Masalah Pembangunan* 04 (01): 151-162.
- Sitorus, Budi Tulus Irpan Harsono Sitorus, & Subandi. 2016. "Peningkatan Jaringan Transportasi di Provinsi Kalimantan Timur dalam Mendukung Aksesibilitas Wilayah". *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 03 (01): 29-39.
- Soekmono. 2015. *Sejarah Kebudayaan Indonesia*. Yogyakarta: Kanisius.
- Thiroux, Jacques. 2012. *Ethics: Theory & Practice*. London: Collier Macmillan Publisher.
- Wibowo, Wahyu. 2011. "Pemantapan Prinsip Filsafat Bahasa Biasa sebagai Upaya Pemutakhiran Metode Analisis Pesan Komunikasi". *Jurnal Kajian Linguistik dan Sastra* 23 (1): 8-18.