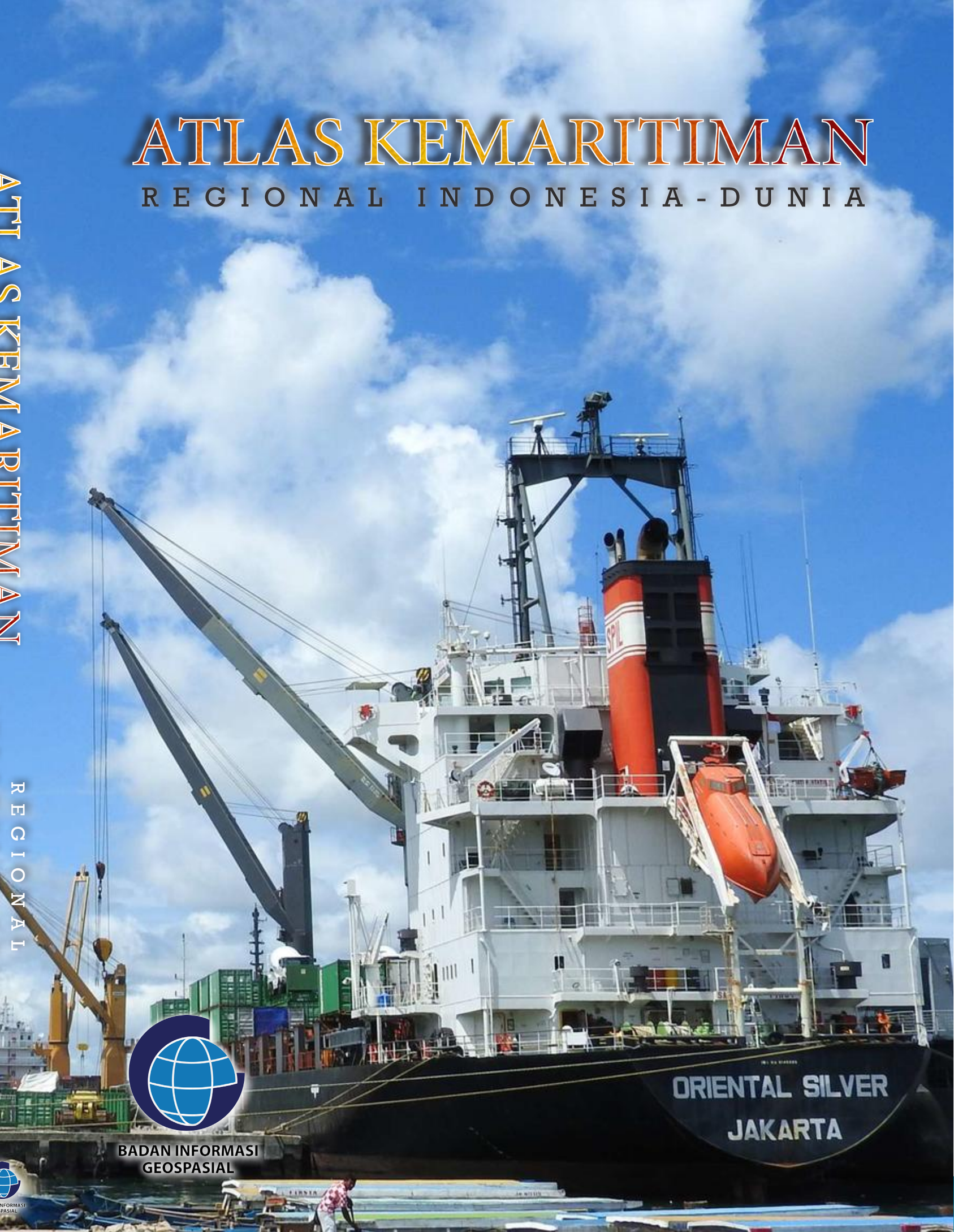
ATLAS KEMARITIMAN

REGIONAL INDONESIA-DUNIA



BADAN INFORMASI GEOSPASIAL

ATLAS KEMARITIMAN
REGIONAL

ATLAS KEMARITIMAN

REGIONAL INDONESIA - DUNIA

BADAN INFORMASI GEOSPASIAL

Pengarah:
Dr. Priyadi Kardono, M. Sc.
Dr. Ir. Nurwadjedi, M. Sc.

Penanggung Jawab Kegiatan:
Dr. Ir. Mulyanto Darmawan, M. Sc.

Narasumber:
Drs. Sri Daryaka, M. Sc.
Dra. Trini Hastuti, M. Sc.
Prof. Dr. Aris Poniman *(Asosiasi Kartografi Indonesia)*
Dr. Didik Prajoko *(Universitas Indonesia)*
Sora Lokita M. IL. *(Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman)*
Yudi Priatno, B. Eng, M.S.E. *(Kementerian Kelautan dan Perikanan)*
Drs. Tri Wiyanto, M. Si. *(Dishidros TNI AL)*
Erry Wahyu Prasetyo *(Kementerian Luar Negeri)*
M. Rahmat Mulianda, S. Pi, M. Mar. *(Bappenas)*

Editor:
Dr. Ir. Mulyanto Darmawan, M. Sc.
Prita Brada Bumi, S. Si, M. SIS.
Randhi Atiqi, S. Si.

Kontrol Kualitas:
Fakhruddin Mustofa, S. Si., M. Si.
Erna Kusumawati, S.T.
Supriyatna
Ferrari Pinem, S. Si., M. Sc.
Satrio Jati Kinantyo Widhi, S. Si.
Adinda Cempaka, S. Si.
Ellen Suryanegara, S. Sos.
Sugeng Murdoko
Khamdani, S. IP.
Tatang Taryono
Pujo Cahyono

"Kita harus memiliki jiwa laut yang berani mengarungi samudera dengan gelombang yang menggulung, naik ke atas kapal Republik Indonesia dan berlayar bersama Republik Indonesia. Kita akan menghadapi gelombang dan badai samudera dengan kekuatan sendiri. Saya akan berdiri bersama rakyat dan konstitusi."

(Joko Widodo - Pidato kenegaraan pertamanya usai dilantik di Gedung DPR/MPR RI, 20 Oktober 2014)

Pelabuhan Jailolo, Maluku Utara (BIG, 2016)

KATA SAMBUTAN

Indonesia berpeluang untuk menjadi negara maju, kuat, dan menentukan arah perkembangan dunia. Kita memiliki modal yang luar biasa, mulai dari posisi strategis wilayah, sumberdaya alam darat dan laut yang melimpah, iklim yang ramah, serta sumber daya manusia yang besar. Berkenaan dengan itu, visi menjadi poros maritim dunia yang saat ini digencarkan oleh Presiden Joko Widodo bukanlah sesuatu hal yang mustahil untuk diraih selama segenap kekuatan bangsa terus berupaya mewujudkannya.

Poros maritim dunia merupakan gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan, perbaikan transportasi laut, serta fokus pada keamanan maritim. Untuk mewujudkan visi poros maritim dunia tersebut, pemerintah telah menetapkan program prioritas pembangunan seperti yang dituangkan dalam nawacita. Langkah strategis yang ditempuh adalah dengan merevitaisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversitas, serta peningkatan kualitas dan kuantitas sumberdaya manusia kelautan.

Badan Informasi Geospasial sebagai lembaga pemerintah yang bertanggung jawab di bidang informasi geospasial ikut berupaya dalam mewujudkan visi besar tersebut. Salah satu upaya itu adalah dengan menyusun *Atlas Kemaritiman Regional Indonesia-Dunia.* Informasi geospasial tematik yang disajikan dalam bentuk atlas ini diyakini sebagai media informasi yang tepat untuk menerangkan informasi yang kompleks secara sederhana sehingga mudah dipahami. Dengan demikian, atlas ini diharapkan dapat memberikan informasi kemaritiman Indonesia secara komprehensif kepada seluruh pihak tentang dunia kemaritiman di Indonesia.

Atas nama lembaga, kami mengucapkan terima kasih kepada para pihak yang telah bekerja keras sehingga atlas ini dapat diselesaikan dengan baik. Semoga kehadiran atlas ini dapat memperluas cakrawala berfikir para pembaca terutama dalam memahami Indonesia sebagai negara maritim.

Cibinong, Oktober 2016
Kepala Badan Informasi Geospasial

Dr. Priyadi Kardono, M. Sc.

KATA PENGANTAR

Berdasarkan catatan sejarah, setidaknya dua peradaban besar pernah bernaung di Nusantara. Pada abad ke-7 M, berdiri Kerajaan Sriwijaya yang pada masanya adalah kekuatan maritim dunia. Di puncak kejayaannya di abad 9-10 M, Kerajaan Sriwijaya memiliki armada laut yang kuat sehingga dapat mengendalikan jalur pelayaran dan perdagangan Selat Malaka dan Selat Sunda. Wilayah kekuasaannya meliputi Sumatera, Jawa, Semenanjung Malaya, dan beberapa wilayah lain di Asia Tenggara. Peninggalan pada masa Kerajaan Sriwijaya hingga saat ini masih dapat kita saksikan yaitu berupa candi, diantaranya Candi Muara Jambi dan Candi Muara Takus serta beberapa prasasti.

Memasuki pertegahan milenium kedua, peradaban di Nusantara kembali bersinar dengan berdirinya Kerajaan Majapahit. Di masa kejayaannya di abad ke-14 M, Kerajaan Majapahit adalah penguasa jalur pelayaran dan perdagangan di Asia Tenggara. Wilayah kekuasaannya membentang dari Sumatera, Semenanjung Malaya, hingga sebagian Papua. Capaian Kerajaan Majapahit pada masa itu tidak terlepas dari armada maritimnya yang kuat.

Sejarah menunjukkan bahwa bangsa Indonesia di masa lalu adalah masyarakat bahari yang memperoleh kejayaannya dengan kekuatan maritim. Berkenaan dengan itu, mampukah peradaban di Nusantara mendapatkan kembali masa keemasannya dalam wujud Negara Kesatuan Republik Indonesia? Pada Musyawarah Nasional Maritim pada tanggal 23 September 1963, Presiden Soekarno menyerukan bahwa masa depan bangsa Indonesia terletak di laut dan samudera. Hal itu dia kemukakan dalam pidatonya yang berjudul “Kembalilah Menjadi Bangsa Samudera”.

Di masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo, Indonesia semakin menunjukkan semangat untuk kembali menjadi kekuatan yang menentukan di dunia. Dengan visi menjadi poros maritim dunia, agenda pembangunan nasional salah satunya diprioritaskan untuk membangun infrastruktur dan konektivitas maritim. Visi poros maritim dunia akan menjadi fokus Indonesia di abad ke-21.

Penyusunan *Atlas Kemaritiman Regional Indonesia-Dunia* adalah salah satu bentuk dukungan BIG terhadap visi poros maritim dunia. Atlas ini disusun dari berbagai informasi yang bersumber dari walidata sejalan dengan kebijakan satu peta *(one map policy)* yang saat ini terus digencarkan implementasinya oleh pemerintah. *Atlas Kemaritiman Regional Indonesia-Dunia* diharapkan dapat membuka wawasan para pihak tentang kemaritiman Indonesia.

Cibinong, Oktober 2016
Deputi Bidang Informasi Geospasial Tematik

Dr. Nurwadjedi, M. Sc.

KATA PENGANTAR

Pertama kami bersyukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan karunia-Nya proses penyusunan *Atlas Kemaritiman Regional Indonesia - Dunia* ini dapat diselesaikan secara tuntas. Atlas ini merupakan salah satu media informasi publik yang dihasilkan Pusat Pemetaan Tata Ruang dan Atlas, Deputi Informasi Geospasial Tematik, Badan Informasi Geospasial (BIG).

Atlas Kemaritiman Regional Indonesia-Dunia memuat informasi yang berkaitan dengan Kemaritiman Indonesia mulai dari sejarah, kondisi saat ini, serta tantangan dan peluang kemaritiman Indonesia di masa yang akan datang. Informasi kemaritiman tersebut adalah penjabaran dari 7 (tujuh) pilar poros maritim dunia, yaitu identitas dan budaya maritim, tata kelola kelautan, ekonomi kelautan dan infrastruktur maritim, diplomasi maritim, pertahanan dan keamanan maritim, tata ruang kelautan dan lingkungan kelautan, serta pendidikan kemaritiman serta ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan.

Sumber informasi *Atlas Kemaritiman Regional Indonesia-Dunia* diperoleh dari walidata sejalan dengan kebijakan satu peta *(one map policy)*. Selain bersumber dari walidata, beberapa informasi diperoleh dari sumber lain yang valid, seperti website resmi dari berbagai organisasi di dunia, berbagai referensi ilmiah, dan data survei lapangan ke beberapa lokasi. Lokasi survei lapangan adalah beberapa provinsi yang memiliki corak maritim, yaitu Provinsi Nusa Tenggara Timur, Kepulauan Riau, Maluku Utara, dan Papua Barat. Penyusunan atlas ini juga melalui proses *Focus Group Discussion* (FGD) dengan mengundang beberapa orang narasumber dari Kementerian/ Lembaga/ Perguruan Tinggi.

Kami mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah mendukung penyelesaian penyusunan *Atlas Kemaritiman Regional Indonesia-Dunia* ini, khususnya kepada para narasumber. Semoga *Atlas Kemaritiman Regional Indonesia-Dunia* ini dapat menjadi pemicu dan semangat kita dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Kami juga terbuka dengan kritik dan saran yang bertujuan untuk penyempurnaan atlas di masa yang akan datang.

Cibinong, Oktober 2016
Kepala Pusat Pemetaan Tata Ruang dan Atlas
Badan Informasi Geospasial

Dr. Ir. Mulyanto Darmawan, M. Sc.

Menjadikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Pelabuhan Sorong, Papua Barat (BIG, 2016)

DAFTAR ISI

TIM PENYUSUN	ii
KATA SAMBUTAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	viii
Doktrin Poros Maritim Dunia	x
Pilar-Pilar Kemaritiman	xi
Kemaritiman Dunia	3
Maritim Dunia	4
Peta Dunia	6
Peta Negara-Negara yang Termasuk Melanesia	8
Peta Negara Maritim Dunia	10
Negara dengan Garis Pantai Terpanjang	14
Peta Negara dengan Jumlah Penduduk Terbesar	16
Peta Negara Anggota G-20 *(Group of Tweenty)*	*18*
Peta Forum Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik *(Asia-Pacific Economic Cooperation)*	*20*
Sejarah Kemaritiman Dunia	23
Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad I - III	24
Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad VII - IX	26
Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad XIII - XIV	28
Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad XV	30
Pulau Run, Surga Rempah yang Ditukar dengan Manhattan	32
Kemaritiman Regional Asia Tenggara	35
Lima Pelabuhan dengan Kapasitas Terbesar di Asia Tenggara	36
Peta Pelabuhan Kapasitas Terbesar di Asia Tenggara	38
Peta Wilayah Potensi Konflik Antar Negara di Kawasan Asia Tenggara	40
Peta Negara Anggota SEAFDEC	42
Kemaritiman Indonesia	45
Sejarah Kemaritiman Indonesia	47
Sejarah Panjang Maritim Indonesia	48
Membangkitkan Jiwa Kemaritiman	50

Peta Sebaran Pelabuhan Bersejarah di Nusantara 52
Peta Jaringan Perdagangan Laut Abad III-XIII 54
Peta Rute Perdagangan Komoditas Ekspor Abad XV 56
Peta Pusat dan Jalur Pelayaran Abad XVI-XVII 58
Peta Wilayah Kerajaan Sriwijaya 60
Peta Wilayah Kerajaan Singosari 62
Peta Wilayah Kerajaan Majapahit 64
Peta Wilayah Kekuasaan Kesultanan Mataram 66
Peta Kesultanan Gowa dan Tallo 68
Peta Sebaran Kesultanan di Indonesia 70
Peta Wilayah Indonesia Pasca Kemerdekaan 72
Peta Wilayah Indonesia Setelah Deklarasi Djuanda 74
Peta Wilayah Indonesia Berdasarkan Konsep Landas Kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif 76
Peta Batas Wilayah Indonesia Setelah Ratifikasi UNCLOS 78
Peta Penambahan Batas Wilayah Landas Kontinen Indonesia di Sebelah Barat Laut Sumatera setelah Meratifikasi UNCLOS 80

Mengenal Potensi Maritim Indonesia 83
Peta Negara Kesatuan Republik Indonesia 84
Potensi Fisik Maritim Indonesia 87
Potensi Sosial dan Budaya Maritim Indonesia 103
Potensi Ekonomi Maritim Indonesia 113
Tantangan dan Peluang Maritim Indonesia di Masa Yang Akan Datang 128

Potensi Kemaritiman di Beberapa Wilayah Kepulauan Indonesia 131
Peta Provinsi Papua Barat 132
Peta Provinsi Maluku Utara 140
Peta Provinsi Kepulauan Riau 150

DAFTAR PUSTAKA 156

Doktrin Poros Maritim Dunia

Agenda pembangunan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia ini memiliki lima pilar utama:

Pertama, kami akan membangun kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang terdiri dari 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera.

Kedua, kami akan menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Kekayaan maritim kami akan digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan rakyat kami.

Ketiga, kami akan memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Keempat, melalui diplomasi maritim, kami mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan ini. Bersama-sama kita harus menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Laut harus menyatukan, bukan memisahkan, kita semua.

Kelima, sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim kami, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Cita-cita dan agenda di atas akan menjadi fokus Indonesia di abad ke-21. Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa. Sebagai Poros Maritim Dunia, Indonesia tentu berkepentingan untuk ikut menentukan masa depan kawasan Pasifik dan Samudera Hindia (*the Pacific and Indian Ocean Region-PACINDO*).

Pidato Presiden Joko Widodo pada
9th East Asia Summit, Plenary Seasons,
Nay Pyi Taw, Myanmar, Kamis (13/11/2014).

Laut Sorong, BIG 2016

Pilar-Pilar Kemaritiman

Pelabuahan Singapura
Sumber : *worldmaritimenews.com*

Kemaritiman Dunia

Maritim Dunia

Perairan yang meliputi laut, selat, teluk, dan samudera adalah penghubung negara-negara di dunia. Perpindahan barang dan jasa antar negara sebagian besar menggunakan transportasi laut. Dengan 2/3 permukaan bumi diliputi oleh perairan, negara yang menguasai laut akan berperan penting dalam perdagangan dunia. Dalam perdagangan dunia Indonesia memiliki peran penting karena terletak pada posisi yang strategis. Indonesia adalah penghubung antara Benua Asia dan Australia. Selain itu, Indonesia berada pada persilangan antara Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik dan persilangan antara Samudera Hindia dengan Laut Tiongkok Selatan dan Laut Tiongkok Timur.

- Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

  Presiden Jokowi menegaskan bahwa Indonesia di masa kepemimpinannya akan berfokus menjadi poros maritim dunia. Sebagai poros maritim dunia menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, pemberdayaan seluruh potensi maritim demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritim dalam politik luar negeri Indonesia lima tahun ke depan. Untuk menuju poros maritim dunia Indonesia harus melakukan pembangunan maritim di berbagai aspek seperti politik, sosial-budaya, pertahanan, infrastruktur, dan ekonomi.

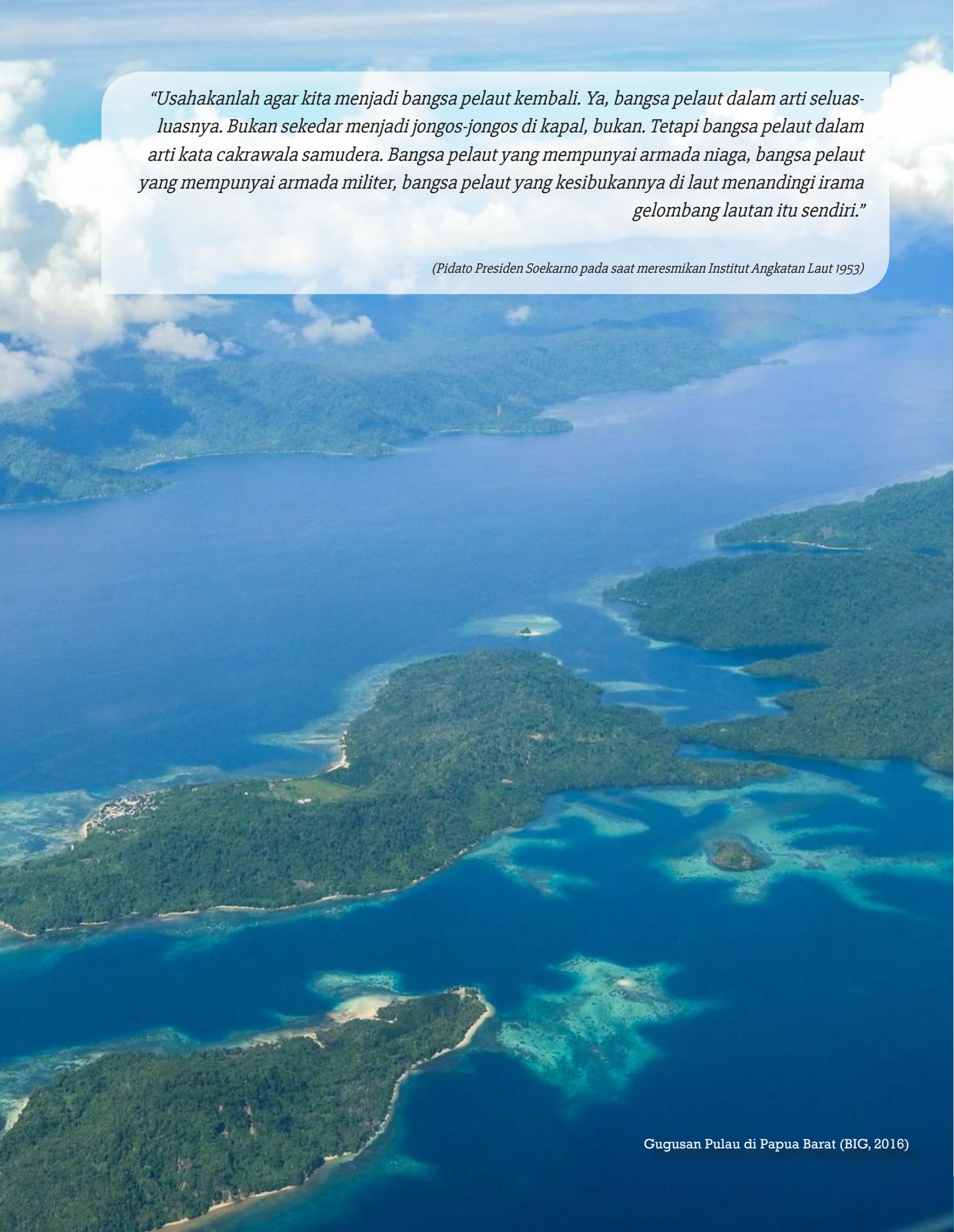
  Visi poros maritim dunia akan terwujud apabila segenap kekuatan Bangsa Indonesia memaksimalkan potensi yang dimiliki, seperti letak geografis, luas wilayah laut, sumberdaya kelautan, sumberdaya manusia, dan karakter bangsa. Semua syarat telah dimiliki Bangsa Indonesia untuk menuju poros maritim dunia.

- Indonesia di Kancah Geoekonomi Dunia

  Dengan menjadi poros maritim dunia, peningkatan ekonomi Bangsa Indonesia menjadi jauh lebih kuat dan sekaligus menghindari desakan yang merugikan kepentingan nasional. Ke depannya, ekonomi yang kuat dapat menjadi alat tawar untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia. Populasi sumberdaya manusia serta ketersediaan bahan baku yang melimpah merupakan modal dalam mewujudkan Indonesia sebagai negara dengan ekonomi terbesar dunia.

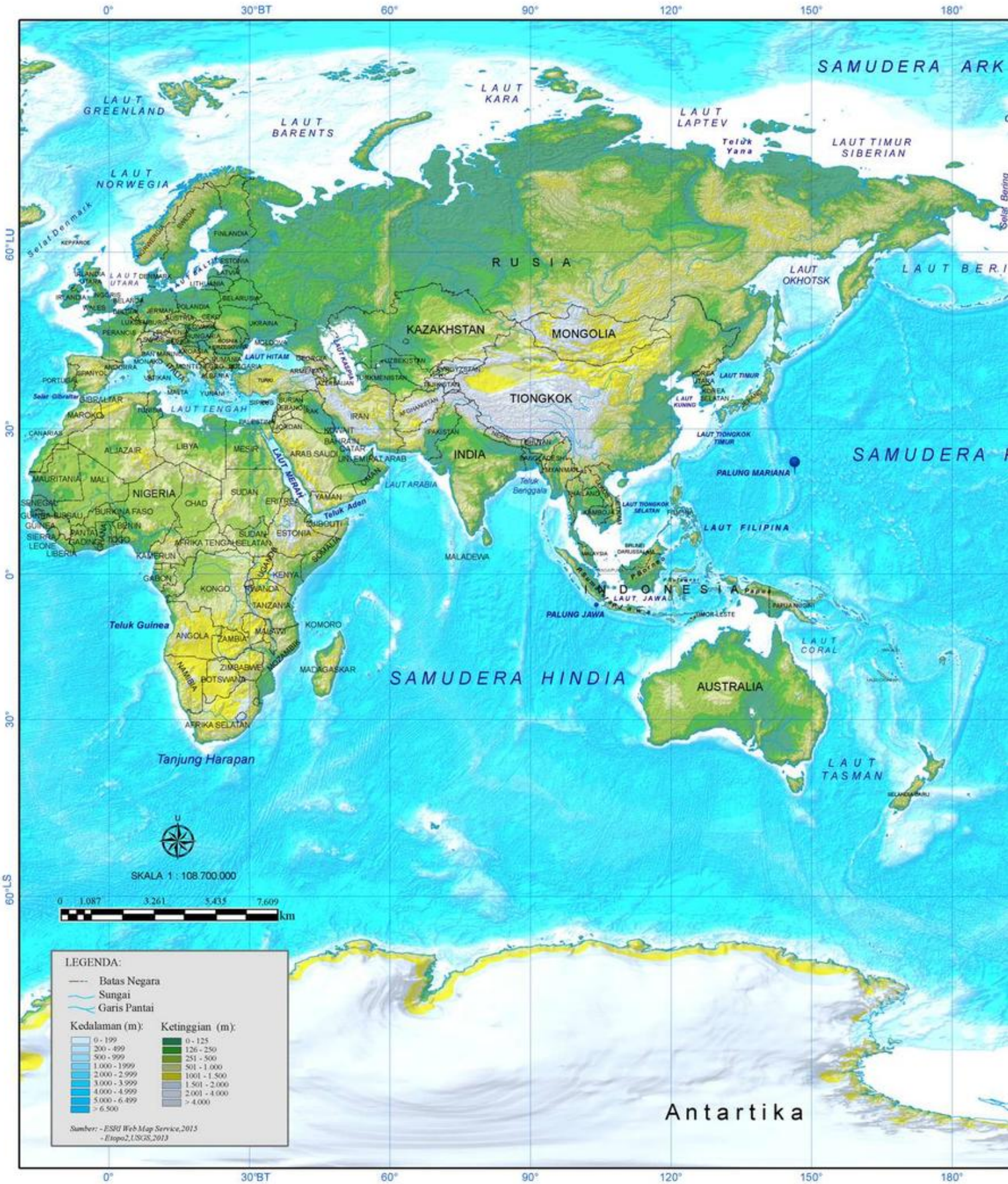
"Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongos-jongos di kapal, bukan. Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawala samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri."

(Pidato Presiden Soekarno pada saat meresmikan Institut Angkatan Laut 1953)



Gugusan Pulau di Papua Barat (BIG, 2016)

Peta Dunia



0°
30°BT
60°
90°
120°
150°
180°
60°LU
30°
0°
30°
60°LS
SAMUDERA ARK
LAUT GREENLAND
LAUT BARENTS
LAUT KARA
LAUT LAPTEV
Teluk Yana
LAUT TIMUR SIBERIAN
LAUT NORWEGIA
Selat Denmark
RUSIA
LAUT OKHOTSK
LAUT BERI
KAZAKHSTAN
MONGOLIA
TIONGKOK
LAUT HITAM
LAUT TENGAH
LAUT TIMUR
LAUT KUNING
LAUT TIONGKOK TIMUR
PALUNG MARIANA
SAMUDERA
INDIA
LAUT ARABIA
Teluk Benggala
LAUT FILIPINA
LAUT TIONGKOK SELATAN
MALADEWA
INDONESIA
LAUT JAWA
PALUNG JAWA
LAUT CORAL
AUSTRALIA
SAMUDERA HINDIA
LAUT TASMAN
NIGERIA
LIBYA
MESIR
SUDAN
CHAD
ERITREA
YAMAN
Teluk Aden
ESTONIA
KENYA
KONGO
TANZANIA
ANGOLA
ZAMBIA
MALAWI
KOMORO
MADAGASKAR
ZIMBABWE
BOTSWANA
AFRIKA SELATAN
Teluk Guinea
Tanjung Harapan
SKALA 1 : 108.700.000
0 1.087 3.261 5.435 7.609 km
LEGENDA:
Batas Negara
Sungai
Garis Pantai
Kedalaman (m):
0 - 199
200 - 499
500 - 999
1.000 - 1999
2.000 - 2.999
3.000 - 3.999
4.000 - 4.999
5.000 - 6.499
> 6.500
Ketinggian (m):
0 - 125
126 - 250
251 - 500
501 - 1.000
1001 - 1.500
1.501 - 2.000
2.001 - 4.000
> 4.000
Sumber: - ESRI Web Map Service,2015
- Etopo2,USGS,2013
Antartika

Sekitar 70% permukaan bumi dilingkupi oleh perairan yang terdiri dari laut dan samudera, sedangkan 30% sisanya berupa daratan yang terdiri dari benua dan pulau-pulau.

Berikut ini adalah daftar luas benua, luas samudera, dan beberapa palung terdalam:

Luas Benua

Nama	Luas (km²)
Benua Asia	44.579.000
Benua Afrika	30.221.532
Benua Amerika Utara	24.709.000
Benua Amerika Selatan	17.840.000
Benua Antartika	14.000.000
Benua Eropa	10.180.000
Benua Australia	8.525.989

Luas Samudera

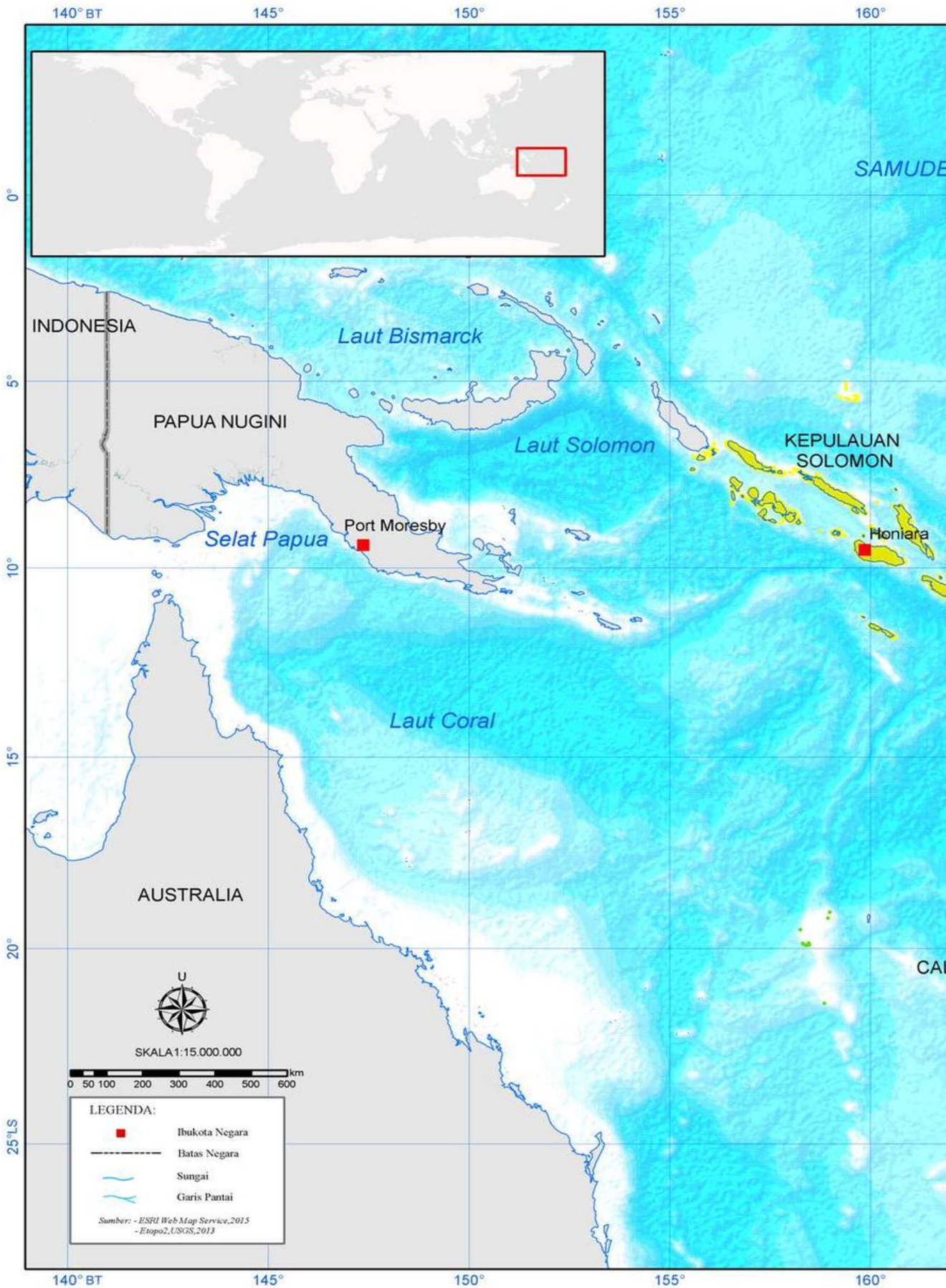
Nama	Luas (km²)
Samudera Pasifik	168.723.000
Samudera Atlantik	85.133.000
Samudera Hindia	70.560.000
Samudera Antartika	21.960.000
Samudera Arktik	15.558.000

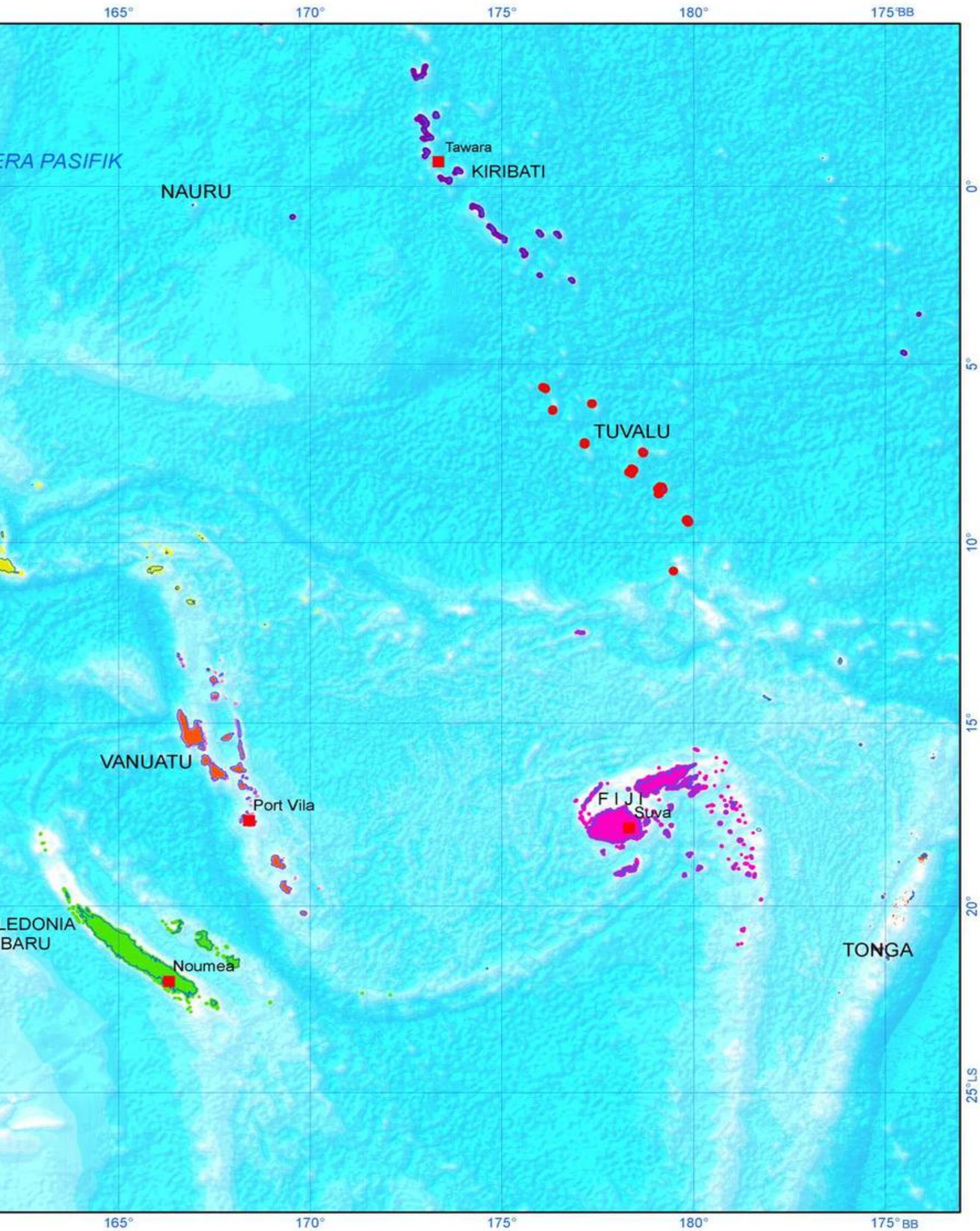
Palung Terdalam

Nama	Kedalaman(m)
Palung Mariana	10.920
Palung Puerto Rico	9.219
Palung Jawa	7.455

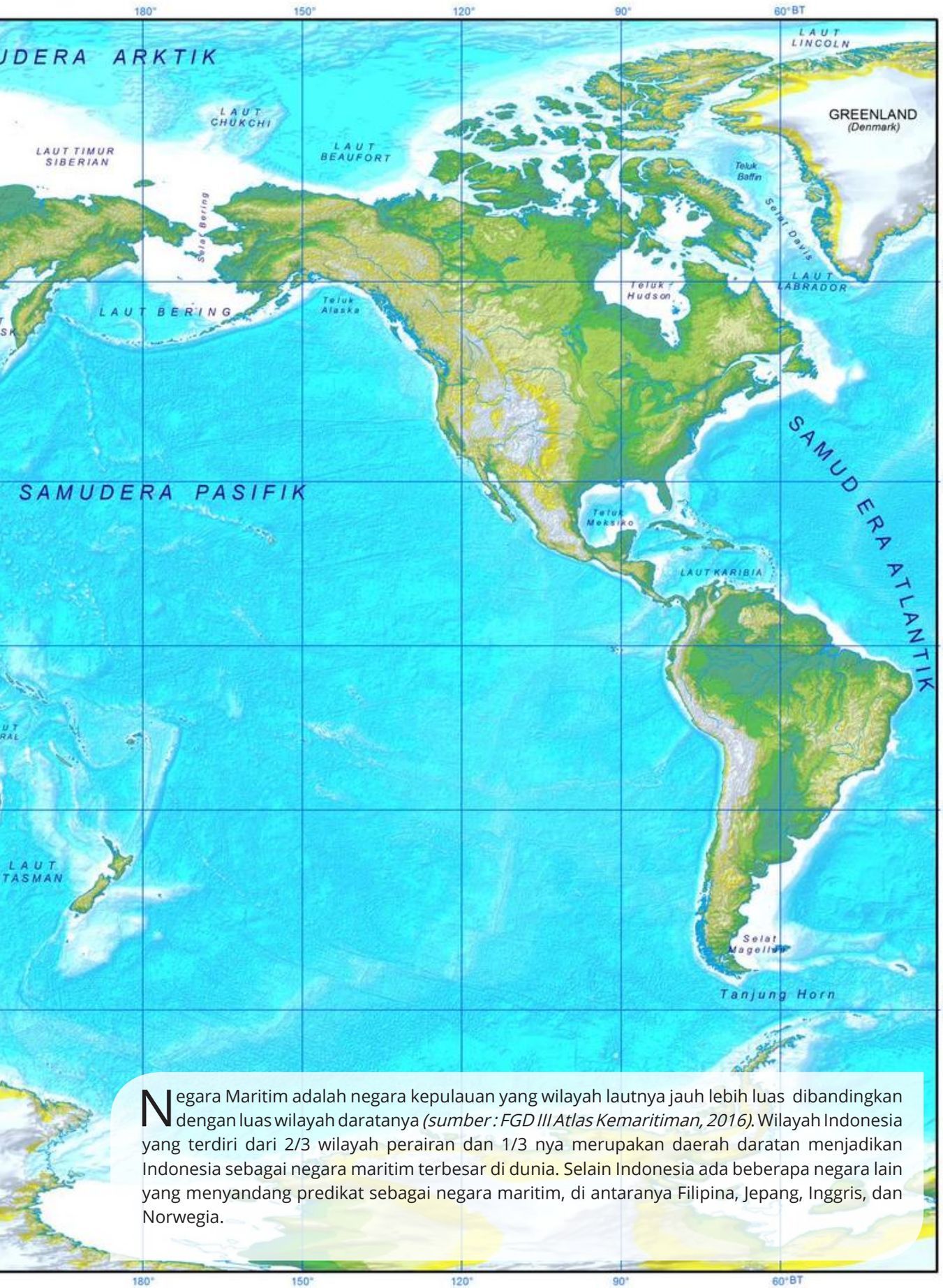
Sumber : worldatlas.com

Peta Negara-Negara yang Termasuk Melanesia




165°
170°
175°
180°
175° BB
ERA PASIFIK
NAURU
Tawara
KIRIBATI
0°
5°
TUVALU
10°
15°
VANUATU
Port Vila
FIJI
Suva
LEDONIA
BARU
Noumea
20°
TONGA
25° LS

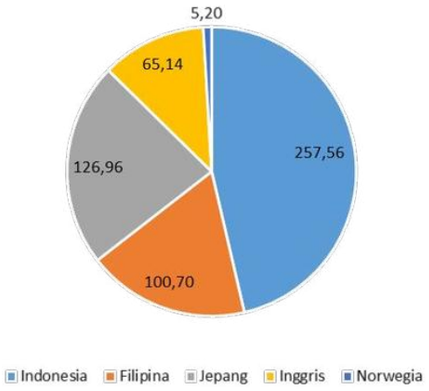
Peta Negara Maritim Dunia



Negara Maritim adalah negara kepulauan yang wilayah lautnya jauh lebih luas dibandingkan dengan luas wilayah daratanya *(sumber : FGD III Atlas Kemaritiman, 2016).* Wilayah Indonesia yang terdiri dari 2/3 wilayah perairan dan 1/3 nya merupakan daerah daratan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia. Selain Indonesia ada beberapa negara lain yang menyandang predikat sebagai negara maritim, di antaranya Filipina, Jepang, Inggris, dan Norwegia.

Grafik Perbandingan Negara Maritim Dunia

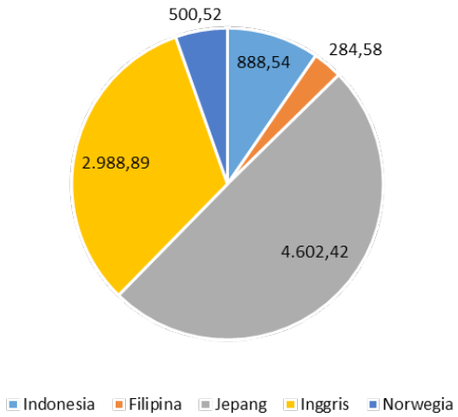
Jumlah Penduduk (dalam juta jiwa)



Indonesia adalah negara maritim dengan jumlah penduduk terbesar dibandingkan negara maritim lainnya. Dengan jumlah penduduk 257.564.000 jiwa. Menurut proyeksi BPS pada tahun 2020 - 2035 Indonesia akan mengalami bonus demografi. Pada periode tersebut 64% dari jumlah penduduk Indonesia adalah penduduk usia produktif. Rasio penduduk produktif sebesar itu adalah modal yang sangat baik untuk melesat menjadi negara maju.

Sumber : worldbank.org

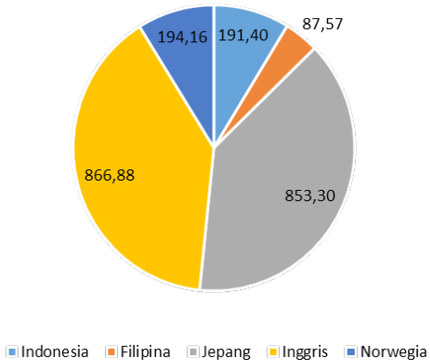
Produk Domestik Bruto (dalam milyar USD)



Produk Domestik Bruto (PDB) adalah nilai pasar (ekonomi) semua barang dan jasa yang diproduksi oleh suatu negara pada periode tertentu. PDB merupakan salah satu metode untuk menghitung pendapatan nasional. Negara maritim dengan PDB tertinggi adalah Jepang. PDB Jepang pada tahun 2014 mencapai 4.602,42 milyar USD bandingkan dengan Indonesia yang hanya sekitar 888,54 milyar USD.

Sumber : unctad.org

Ekspor Barang dan Jasa (dalam milyar USD)



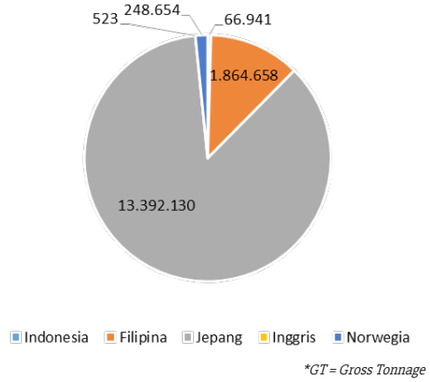
Ekspor Indonesia masih didominasi oleh komoditi hasil perkebunan, pertambangan, gas alam, dan perikanan. Sejauh ini Indonesia belum memaksimalkan potensi maritim sebagai komoditi ekspor. Akan tetapi potensi kemaritiman seperti industri kelautan, jasa sea port, transmisi kabel bawah laut, energi laut, wisata bahari dan potensi maritim lainya belum dimanfaatkan secara maksimal.

Sumber : unctad.org

Industri di sektor jasa pelayanan lalu lintas kapal sangat erat kaitannya dengan industri galangan kapal. Dengan luas perairan yang dimiliki Indonesia, lalu lintas kapal yang melintasi perairan Indonesia cukup padat namun belum mampu menjadikan industri galangan kapal menjadi primadona di Indonesia. Sampai saat ini, Jepang masih menjadi negara yang paling maju dalam industri galangan kapal dengan kapasitas produksi 13.392.130 GT/tahun.

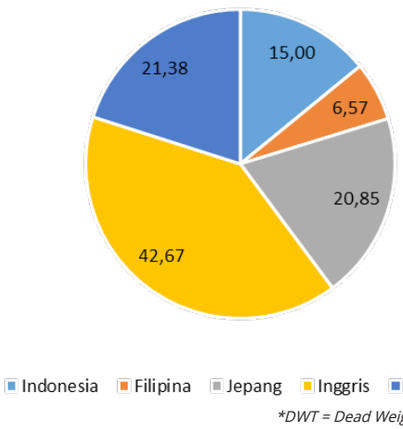
Sumber : unctad.org

Industri Galangan Kapal (dalam GT)



**GT = Gross Tonnage*

Armada Kapal (dalam DWT)



**DWT = Dead Weight Tonnage*

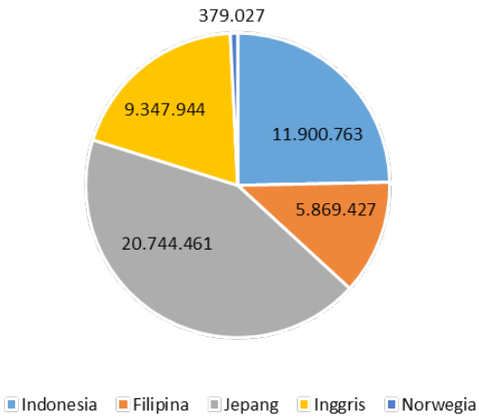
Dari lima negara maritim di dunia, Jepang memiliki jumlah armada kapal dengan beban muatan terbanyak 20,85[DWT]. Sedangkan Indonesia berada di posisi keempat dengan 15,00 [DWT].

Sumber : unctad.org

Pelabuhan menjadi salah satu sarana yang penting dalam bidang ekspor-impor, bongkar muat barang dan penumpang, serta administrasi kepabeanan. Kegiatan ekspor-impor ini membutuhkan media bongkar muat barang dan tempat penyimpanan sementara barang-barang yang akan diekspor maupun diimpor. Pelabuhan sebagai media ekspor-impor tentu harus memiliki kapasitas tertentu dalam menampung barang tersebut yang biasanya dinyatakan dengan jumlah muatan kontainer yang mampu ditampung oleh pelabuhan. Dari data statistik terlihat bahwa Jepang menduduki peringkat pertama dengan kapasitas muatan mencapai 20.744.461 TEU.

Sumber : unctad.org

Pelabuhan Kontainer (dalam TEU)



TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

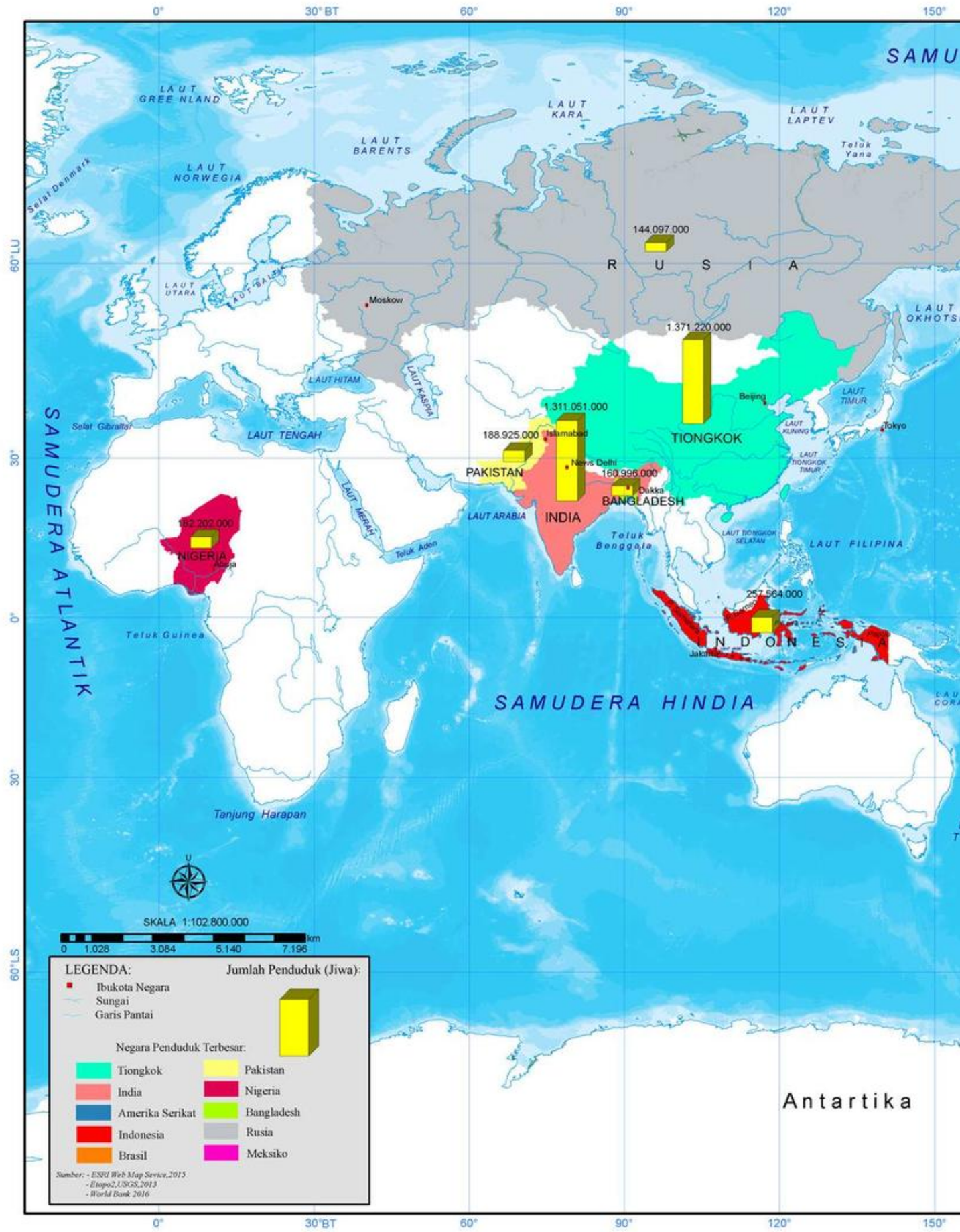
"Dari data terlihat jelas Indonesia sebagai negara maritim terbesar belum memaksimalkan potensi yang ada, Indonesia masih sangat jauh tertinggal di infrastruktur dan kapasitas pelabuhan, volume ekspor, industri galangan kapal, dan jumlah armada kapal. Di era pemerintahan Presiden Jokowi, Bangsa Indonesia kembali menghadap laut dan menjadikan maritim sebagai masa depan bangsa".

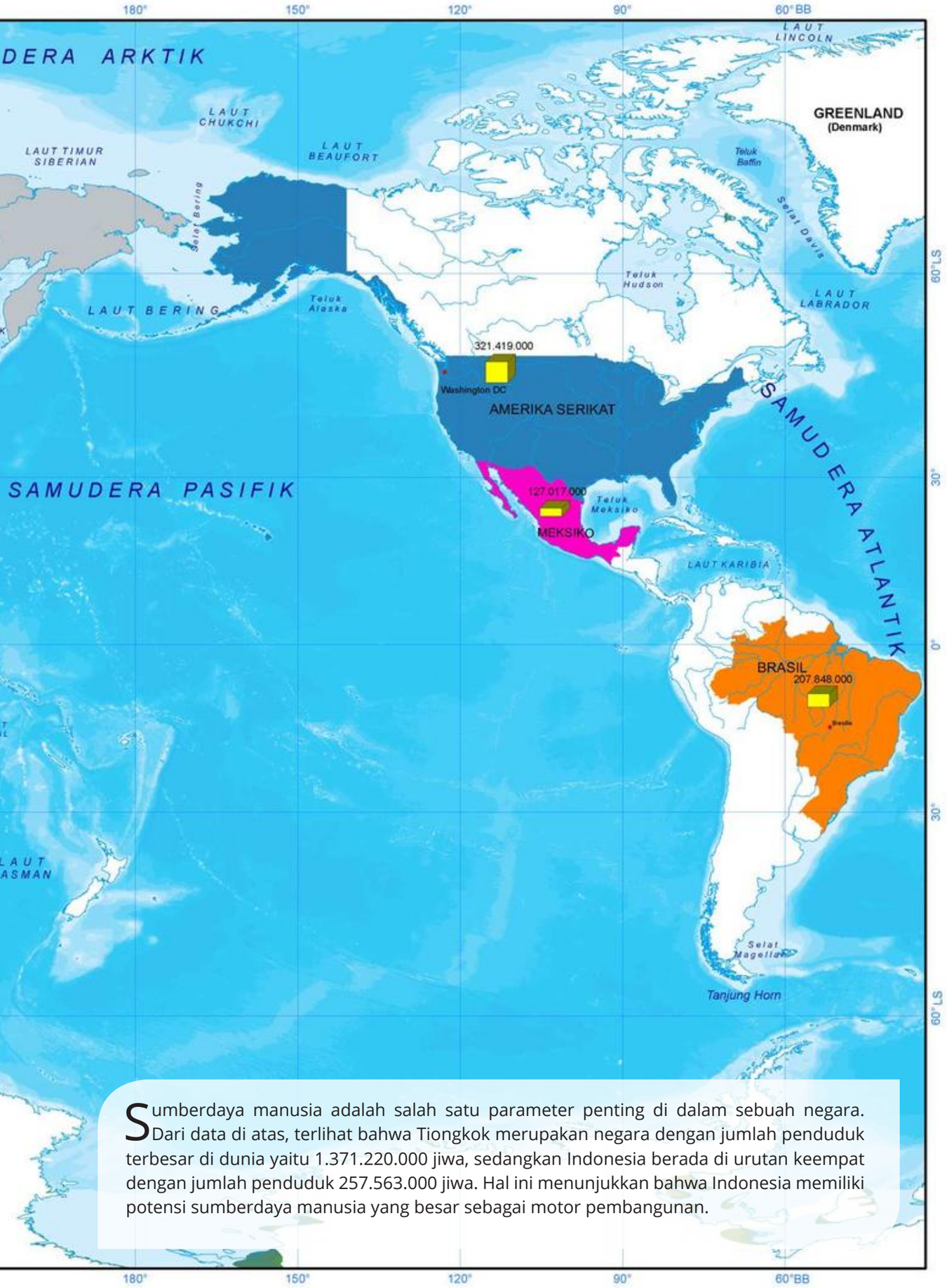
Negara dengan Garis Pantai Terpanjang

Garis pantai merupakan garis pertemuan antara daratan dengan lautan yang dipengaruhi oleh pasang surut air laut (UU No 4 Tahun 2011). Garis pantai terdiri atas 3 (tiga) jenis yaitu (a) garis pantai surut terendah, (b) garis pantai pasang tertinggi, dan (c) garis pantai tinggi muka air laut rata-rata. Bagi sebuah negara, garis pantai memiliki fungsi dan peranan yang penting dalam penetapan batas laut negara dan perlindungan terhadap sumberaya kelautan.

04
Rusia
37.653 km
06
Jepang
29.751 km
05
Filipina
36.289 km
02
Indonesia
99.093 km

Peta Negara dengan Jumlah Penduduk Terbesar



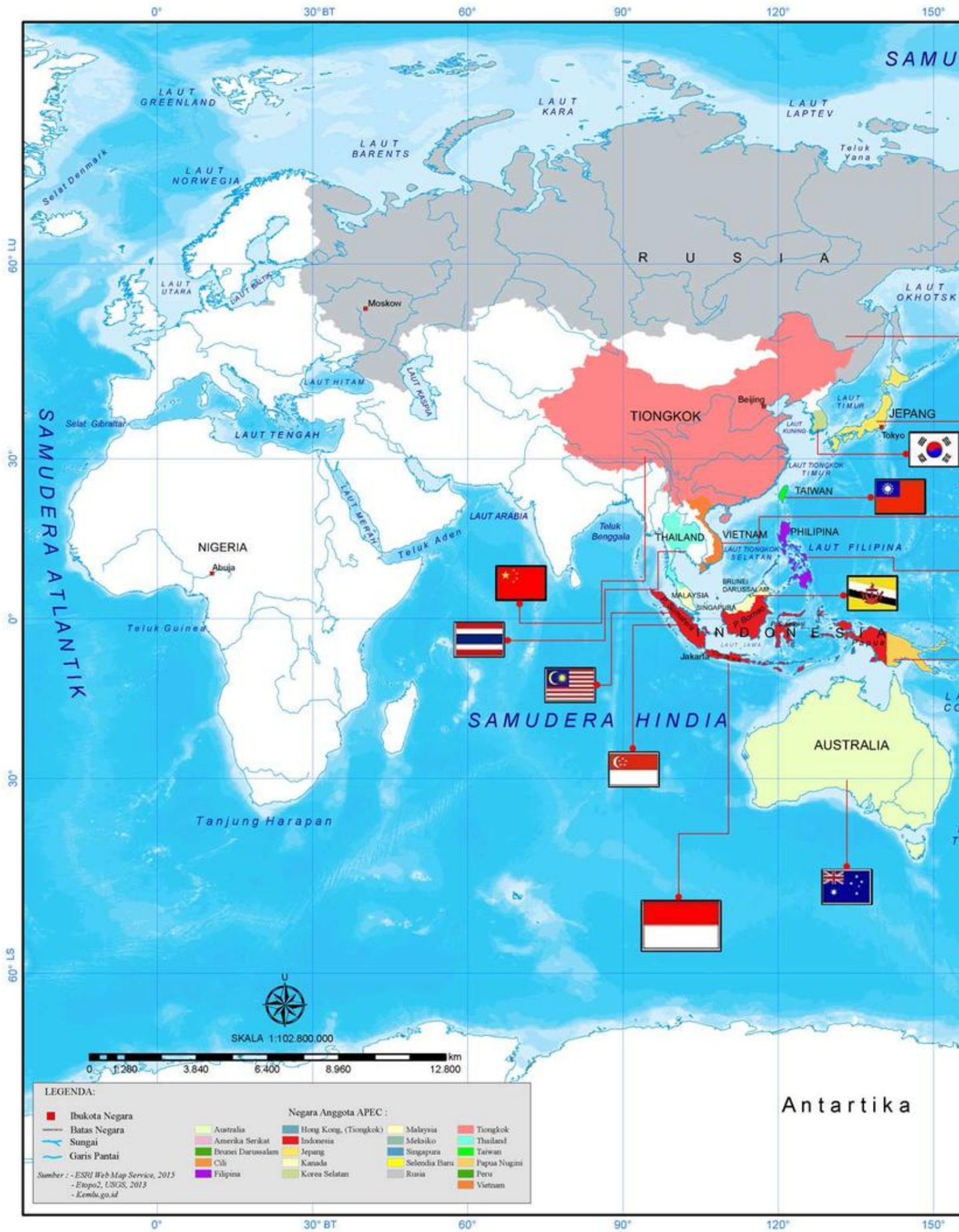


Sumberdaya manusia adalah salah satu parameter penting di dalam sebuah negara. Dari data di atas, terlihat bahwa Tiongkok merupakan negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia yaitu 1.371.220.000 jiwa, sedangkan Indonesia berada di urutan keempat dengan jumlah penduduk 257.563.000 jiwa. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia memiliki potensi sumberdaya manusia yang besar sebagai motor pembangunan.

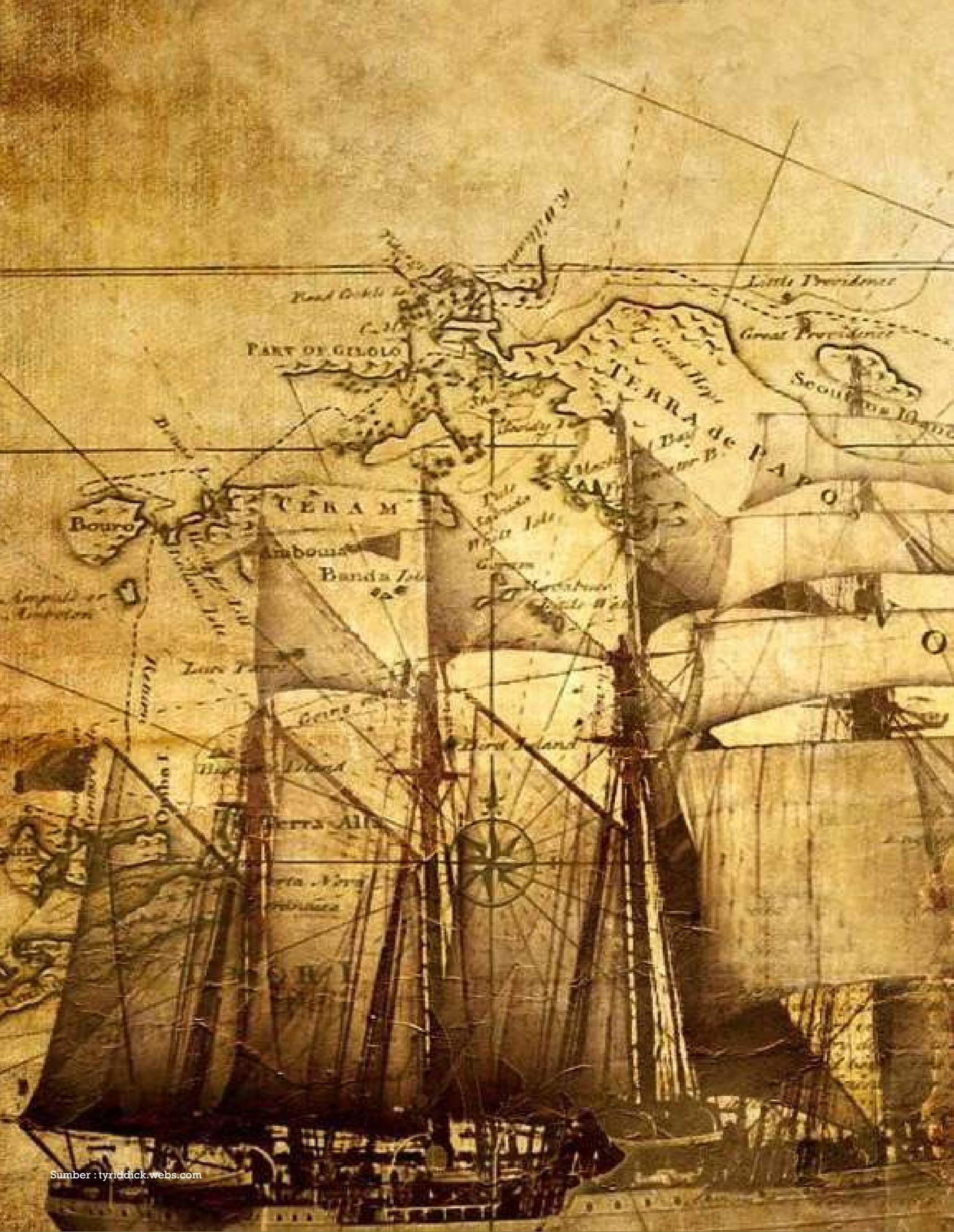
Peta Negara Anggota G-20 *(Group of Twenty)*

Anggota G-20 terdiri dari 19 negara yang memiliki perekonomian terkuat dan ditambah dengan Uni Eropa. Tujuan utama G-20 adalah menghimpun pemimpin negara ekonomi maju dan berkembang utama untuk mengatasi tantangan ekonomi global. Pertemuan pemimpin negara G-20 dilakukan setiap satu tahun sekali.

Peta Forum Kerja Sama Ekonomi Asia-Pasifik *(Asia-Pacific Economic Cooperation)*



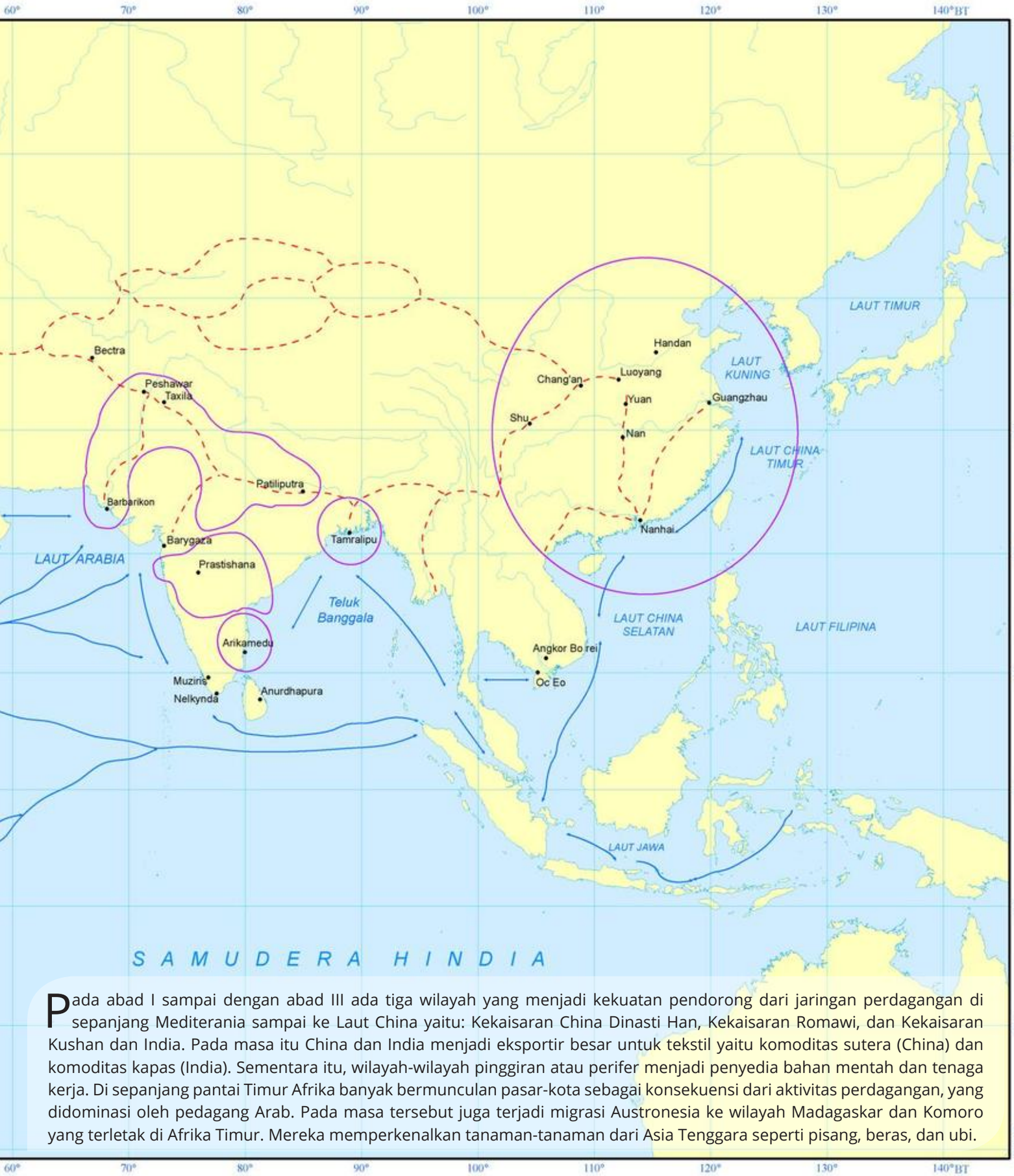
Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) adalah forum kerja sama di wilayah Asia-Pasifik yang berdiri pada tahun 1989. Tujuan utama dibentuknya APEC adalah mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan kemakmuran di kawasan Asia-Pasifik sehingga bisa dikatakan bahwa APEC merupakan forum non politis dan yang menitikberatkan permasalahan ekonomi sebagai fokus utama. Saat ini terdapat 21 anggota APEC yang disebut sebagai "ekonomi" mengingat setiap anggota saling berinteraksi sebagai entitas ekonomi, dan bukan sebagai negara. Adapun 21 anggota APEC yaitu Australia, Brunei Darussalam, Kanada, Chili, Tiongkok, Hong Kong, Indonesia, Jepang, Korea Utara, Malaysia, Meksiko, Selandia Baru, Filipina, Peru, Papua Nugini, Rusia, Singapura, Taipei, Thailand, Amerika Serikat, dan Vietnam.



Sumber : tyriddick.webs.com

Sejarah Kemaritiman Dunia

Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad I - III



Pada abad I sampai dengan abad III ada tiga wilayah yang menjadi kekuatan pendorong dari jaringan perdagangan di sepanjang Mediterania sampai ke Laut China yaitu: Kekaisaran China Dinasti Han, Kekaisaran Romawi, dan Kekaisaran Kushan dan India. Pada masa itu China dan India menjadi eksportir besar untuk tekstil yaitu komoditas sutera (China) dan komoditas kapas (India). Sementara itu, wilayah-wilayah pinggiran atau perifer menjadi penyedia bahan mentah dan tenaga kerja. Di sepanjang pantai Timur Afrika banyak bermunculan pasar-kota sebagai konsekuensi dari aktivitas perdagangan, yang didominasi oleh pedagang Arab. Pada masa tersebut juga terjadi migrasi Austronesia ke wilayah Madagaskar dan Komoro yang terletak di Afrika Timur. Mereka memperkenalkan tanaman-tanaman dari Asia Tenggara seperti pisang, beras, dan ubi.

Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad VII - IX

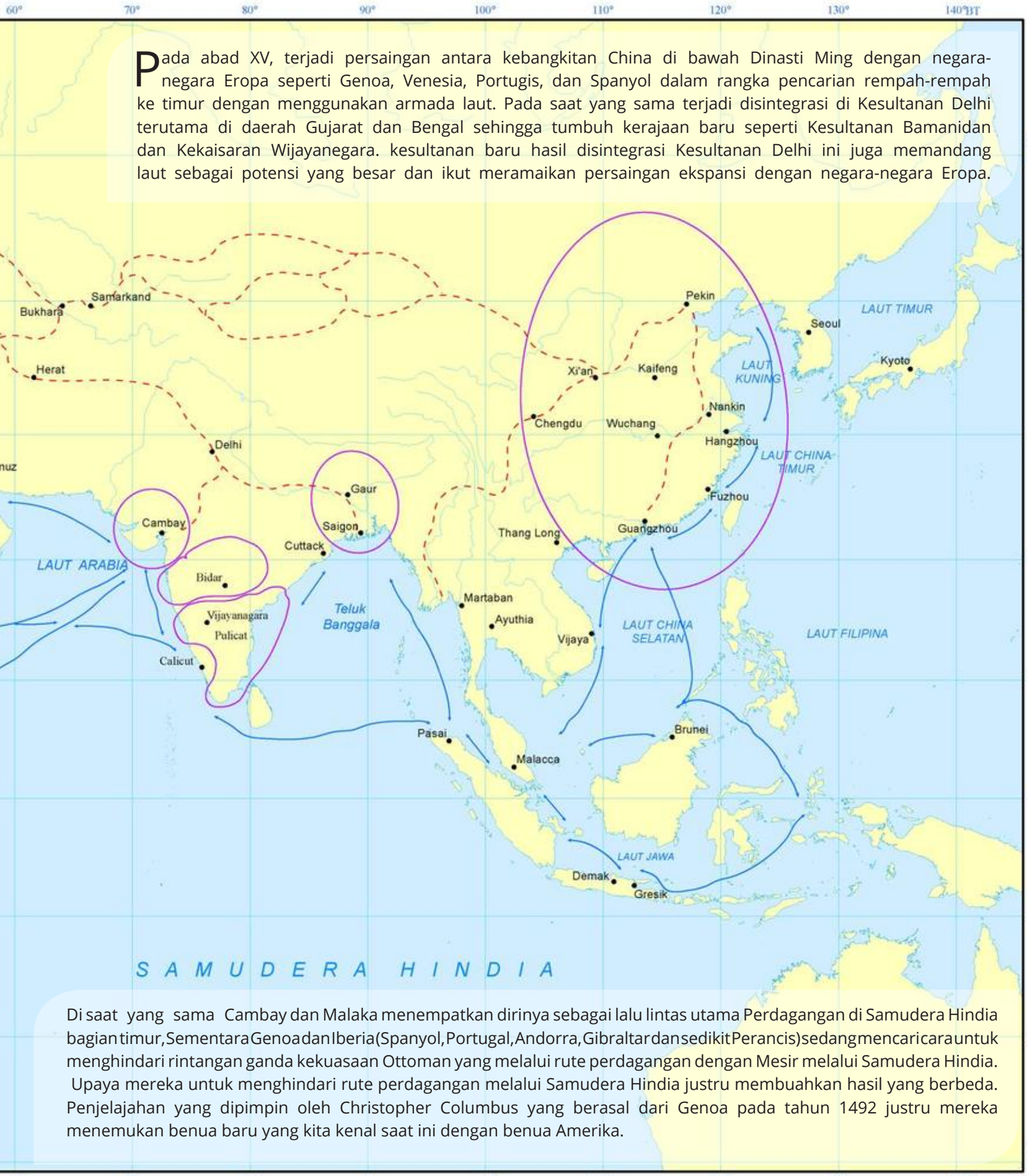
Pada akhir abad VI terjadi perubahan iklim global yang salah satunya berdampak pada meningkatnya curah hujan di Samudera Hindia dan China Utara. Peningkatan curah hujan ini mendorong kemajuan pertanian yang menjadi salah satu faktor penting terbentuknya dua kerajaan besar yaitu Kekaisaran China Tang dan juga Kerajaan Islam yang meliputi wilayah Asia Tengah hingga Spanyol. Interkoneksi dua kerajaan besar ini menjadi faktor utama meningkatnya produksi dan perdagangan di masa tersebut. Kerajaan China Tang menjadi salah satu wilayah sentral dengan memegang peranan sebagai pengekspor sutera dan porselen, sedangkan Kerajaan Islam memegang peranan besar dalam jaringan perdagangan.

Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad XIII - XIV

Pada abad XIII, kebangkitan Bangsa Mongol menjadi kekuatan politik yang besar menyebabkan pergantian pemerintahan yang cukup signifikan. Hal tersebut ditandai dengan berdirinya negara Mongol di dataran China, Persia, sampai dengan Eropa Timur. Bersamaan dengan ekspansi kekuasaan Mongol pada masa ini diikuti dengan penyebaran agama Islam yang ditandai dengan berdirinya kesultanan Delhi di India, meluas sampai ke Afrika Timur dan Asia bagian selatan serta Asia Tenggara.

Peta Interkoneksi Eurasia - Afrika Abad XV

Pada abad XV, terjadi persaingan antara kebangkitan China di bawah Dinasti Ming dengan negara-negara Eropa seperti Genoa, Venesia, Portugis, dan Spanyol dalam rangka pencarian rempah-rempah ke timur dengan menggunakan armada laut. Pada saat yang sama terjadi disintegrasi di Kesultanan Delhi terutama di daerah Gujarat dan Bengal sehingga tumbuh kerajaan baru seperti Kesultanan Bamanidan dan Kekaisaran Wijayanegara. kesultanan baru hasil disintegrasi Kesultanan Delhi ini juga memandang laut sebagai potensi yang besar dan ikut meramaikan persaingan ekspansi dengan negara-negara Eropa.



Di saat yang sama Cambay dan Malaka menempatkan dirinya sebagai lalu lintas utama Perdagangan di Samudera Hindia bagian timur, Sementara Genoa dan Iberia (Spanyol, Portugal, Andorra, Gibraltar dan sedikit Perancis) sedang mencari cara untuk menghindari rintangan ganda kekuasaan Ottoman yang melalui rute perdagangan dengan Mesir melalui Samudera Hindia. Upaya mereka untuk menghindari rute perdagangan melalui Samudera Hindia justru membuahkan hasil yang berbeda. Penjelajahan yang dipimpin oleh Christopher Columbus yang berasal dari Genoa pada tahun 1492 justru mereka menemukan benua baru yang kita kenal saat ini dengan benua Amerika.

Pulau Run, Surga Rempah yang Ditukar dengan Manhattan

Tak banyak yang tahu dahulu Indonesia memiliki pulau yang nilainya lebih berharga dari emas. Pulau tersebut bernama Pulau Run. Pulau Run adalah satu diantara pulau kecil di Kepulauan Banda. Pulau ini memiliki panjang 3 km dan lebar kurang dari 1 km. Secara administratif, pulau ini termasuk wilayah Kecamatan Banda, Kabupaten Maluku Tengah, Provinsi Maluku.

> Pala *(Myristica fragrans)* merupakan jenis rempah yang memiliki khasiat untuk pengobatan. Pohon pala tumbuh tinggi menjulang dihiasi bunga yang mekar menyerupai lonceng, dengan buah yang bergelantung bulat dan daging yang tebal.

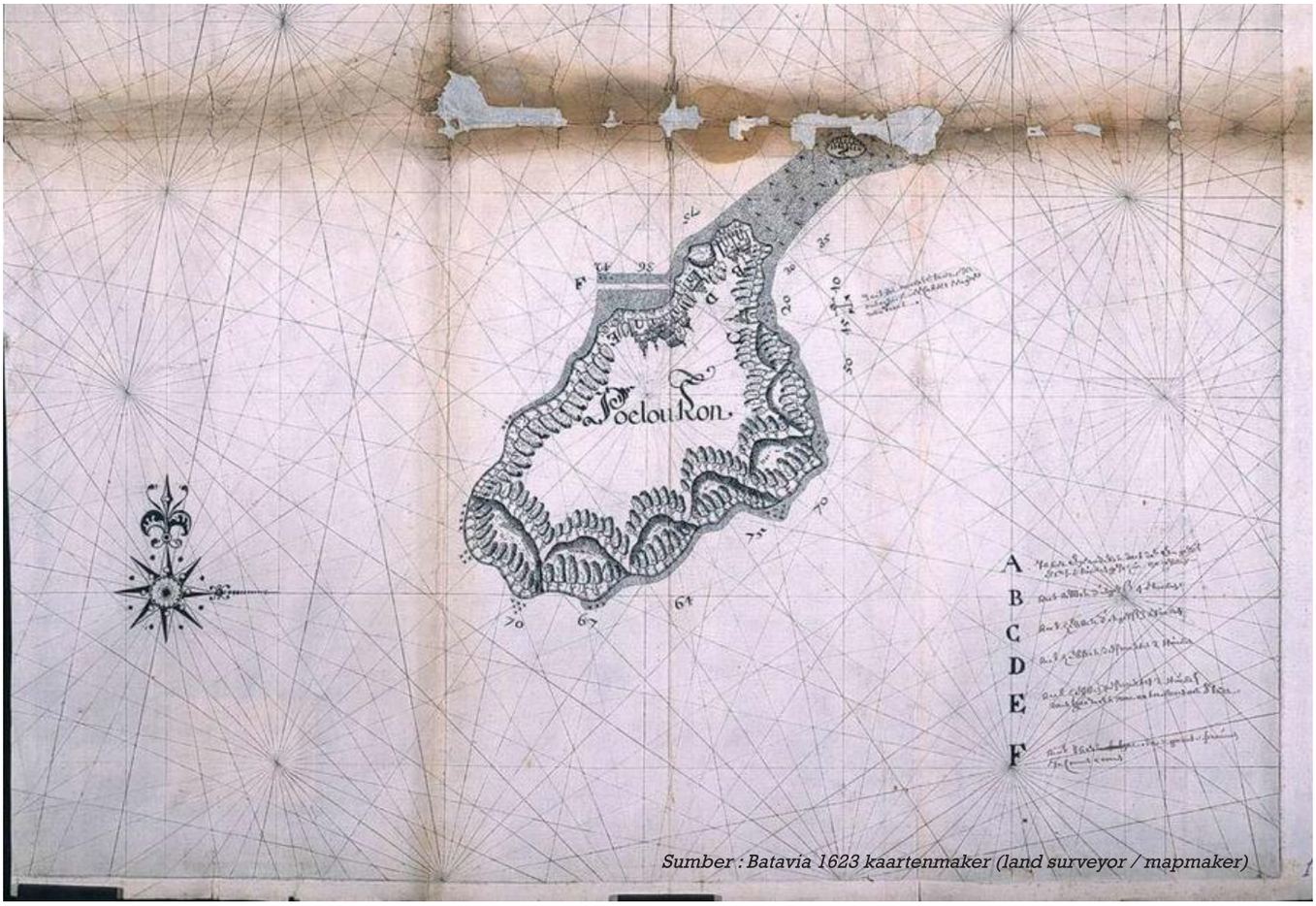
Letaknya yang berada di daerah yang beriklim tropis menjadikan rempah tumbuh dengan subur. Salah satu jenis rempah di Pulau Run adalah tanaman pala.

Buah Pala, Rempah khas Pulau Run

Pada masa itu, Portugis menjadi negara pertama yang berhasil menginjakkan kaki di Kepulauan Banda. Namun, mereka tidak bertahan lama dan memutuskan untuk kembali setelah mendapat serangan dari penduduk setempat. Pada masa itu harga rempah sangat tinggi, bahkan harga rempah saat itu lebih mahal dibandingkan emas. Bangsa Eropa menunjuk Nathaniel Courthope sebagai kapten pada 1616 M, guna melakukan perjalanan menuju Pulau Run. Pulau Run merupakan satu-satunya pulau yang berada di luar kekuasaan Belanda. Saat itu, Courthtope berhasil menjalin hubungan baik dengan penduduk pribumi. Mereka pun bekerjasama untuk melawan kekuasaan Belanda. Penduduk pribumi yang sangat percaya lalu memberi imbalan dengan menyerahkan Pulau Run kepada Kerajaan Inggris untuk selamanya. Selain itu penduduk pribumi juga menyatakan bahwa pala dan bunga lawang hanya mereka jual kepada Bangsa Inggris.

Selama kurang lebih empat tahun lamanya Courthtope menjadi pemimpin di Pulau Run. Pada masa kepemimpinannya ia sukses menjadikan penduduk pribumi sejahtera. Sumber makanan dan air minum dengan mudah didapat oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya. Suatu hari Courthtope mendengar kabar mengenai penduduk Banda Besar melakukan perlawanan terhadap Belanda. Ia pun berkunjung ke Banda Besar untuk memberi dukungan kepada warga pribumi. Akan tetapi, di tengah perjalanan terjadi peperangan antara pasukan Courthtope dengan Belanda yang mengakibatkan kematian Courthtope.

Pasca kematian Courthtope seluruh pulau di Kepulauan Banda akhirnya dikuasai oleh Belanda, termasuk Pulau Run. Penduduk pribumi yang tidak mampu mempertahankan Pulau Run menjadikan Pulau Run jatuh ke tangan Belanda. Perebutan Pulau Run antara Inggris dan Belanda terus berlangsung hingga



Peta Pulau Run pada abad ke-18

tahun 1667. Kedua negara ini menyepakati Perjanjian Breda atau yang dikenal dengan "Treaty of Breda". Salah satu isi dari Treaty of Breda ini berisi tentang penyerahan Pulau Run kepada Belanda yang ditukar dengan Pulau Manhattan yang diserahkan ke Inggris.

Sejak saat itu perlahan Manhattan menjadi pusat perdagangan kecil yang semakin berkembang dalam sejarah. Manhattan pulau yang ditukar dengan Pulau Run itu berubah menjadi sebuah kota terbesar di Amerika Utara yang bernama New York.

Pulau Run merupakan satu-satunya pulau yang ditumbuhi tanaman Pala. Sehingga, Pulau Run menjadi rebutan Belanda, Inggris, bahkan Portugis. Inggris berinisiatif membawa bibit tanaman pala ke beberapa daerah jajahannya seperti Grenada, Malaysia, Sri Lanka, dan Singapura. Pulau Run saat ini masih menjadi penghasil pala terbesar di Indonesia dan menguasai hampir 70% produksi pala di dunia. Namun, harga pasar pala justru diatur dan dikontrol oleh Grenada.

Sumber : Pulau RUN Magnet Rempah-rempah Nusantara yang Ditukar dengan Manhattan - Giles Milton (2015)

WAVEMASTER 9

Kemaritiman Regional Asia Tenggara

Pelabuhan Batam Center (BIG, 2016)

Lima Pelabuhan dengan Kapasitas Terbesar di Asia Tenggara

Salah satu parameter berjalannya perekonomian yang baik dari sebuah negara adalah besarnya kapasitas pelabuhan laut di negara tersebut. Pelabuhan laut *(seaport)* yang dimaksud adalah pelabuhan bongkar muat barang untuk keperluan masuk dan keluarnya barang. Keberadaan pelabuhan laut ini memiliki fungsi yang sangat strategis yaitu menjadi salah satu penggerak perekonomian suatu negara.

Asia Tenggara adalah kawasan perekonomian yang sangat strategis. Di kawasan ini terdapat beberapa jalur pelayaran internasional yang cukup penting, seperti Selat Malaka. Lokasi Asia Tenggara juga sangat memungkinkan menjadi lokasi transit ataupun jalur pelayaran dan pengangkutan laut di dunia. Berikut ini beberapa pelabuhan laut di Asia Tenggara yang masuk ke dalam kelompok 5 besar menurut versi *American Association of Port Authorities* (AAPA) tahun 2010.

Pelabuhan Singapura adalah satu-satunya pelabuhan laut paling besar dan paling sibuk di Asia Tenggara. Setidaknya Asia Tenggara memiliki 5 negara penting yang menjadi lokasi pelabuhan laut, yaitu Malaysia, Singapura, Indonesia, Thailand, dan Filipina.

Total Volume Kargo (Ton/Tahun)

Peringkat	Pelabuhan	Negara	Volume
1	Singapura	Singapura	501.566.000
2	Kelang	Malaysia	168.558.000
3	Tanjung Pelepas	Malaysia	97.656.000
4	Laem Chabang	Thailand	59.529.000
5	Tanjung Priok	Indonesia	39.997.000

Saat ini, pelabuhan laut di Singapura, Malaysia dan Thailand terlihat masih menempati posisi di atas Indonesia dalam hal ini Pelabuhan Tanjung Priok). Malaysia mencatatkan dua pelabuhan laut penting, yaitu Pelabuhan Kelang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas.

Pada dasarnya posisi Pelabuhan Tanjung Priok sudah cukup baik. Namun, sangat mengejutkan mengetahui hanya ada nama Pelabuhan Tanjung Priok di Indonesia yang masuk ke dalam peringkat 100 besar pelabuhan laut dunia versi AAPA. Peringkat pelabuhan Tanjung Priok sendiri masih jauh di bawah Singapura dan Malaysia. Pelabuhan Kelang memiliki tingkat kesibukan dua kali lebih besar dari pada Pelabuhan Tanjung Priok. Dari kapasitas bongkar muatnya saja, Pelabuhan Laem Chabang memiliki hampir dua kali lipat kapasitas bongkar muat dari Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2010. Peringkat Tanjung Priok hanya lebih baik dari Pelabuhan Manila (Filipina) dan Pelabuhan Ho Chi Minh (Vietnam).

Sementara itu, Indonesia adalah negara yang memiliki kawasan paling luas di Asia Tenggara dengan bentuk kepulauannya. Di Indonesia sendiri sebenarnya sudah terdapat cukup banyak pelabuhan laut untuk keperluan bongkar muat peti kemas. Pelabuhan tersebut tersebar dari Jayapura, Sorong, Ambon, Makassar, Tarakan, Banjarmasin, Surabaya, Semarang, Tanjung Priok, Bawean, Lampung, Medan, Aceh, dan masih belum ditambah dengan pelabuhan-pelabuhan transit berskala nasional. Pelabuhan-pelabuhan tersebut memiliki potensi yang besar untuk bisa dikembangkan menjadi pelabuhan laut bertaraf internasional dengan tingkat kesibukan maupun kapasitas bongkar muat yang tinggi. Pelabuhan-pelabuhan

tersebut berada di zona pelayaran internasional yang cukup penting menjadi pintu masuk ke Samudera Pasifik maupun Samudera Hindia. Persoalannya hanya tinggal memanfaatkan peluang geografis dan mengoptimalkannya.

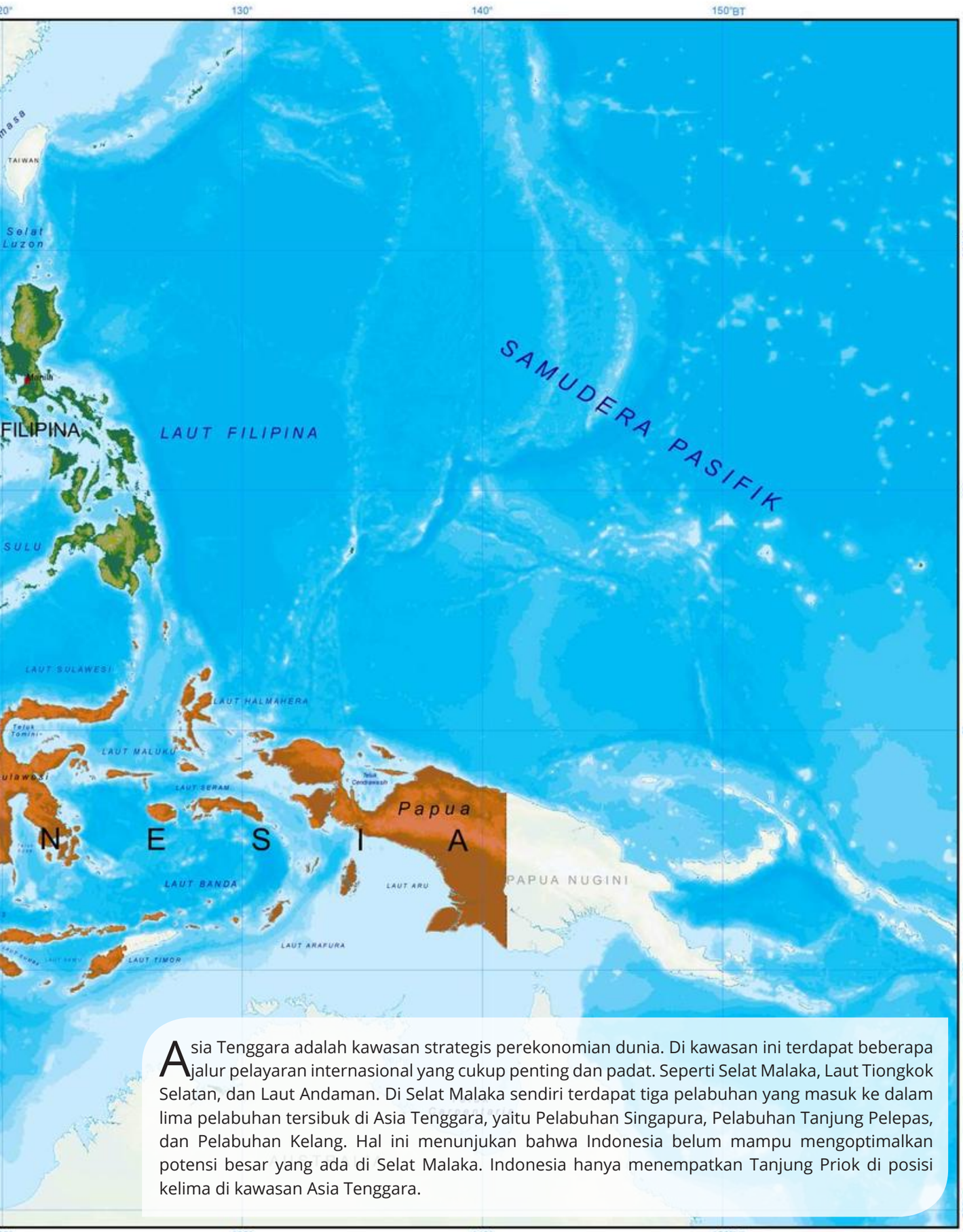
Langkah pertama tentu dengan membenahi administrasi pelabuhan dengan terus meningkatkan standarisasi pelabuhan di seluruh lokasi-lokasi pelabuhan laut untuk keperluan bongkar muat barang. Kita bisa meniru strategi yang digunakan oleh Singapura dengan memposisikan wilayah pelabuhan laut untuk keperluan transit barang. Ada beberapa pelabuhan yang menghadap langsung dan berada di jalur pelayaran internasional.

Langkah selanjutnya adalah dengan memperluas zona pertumbuhan ekonomi yang tidak hanya terkonsentrasi di Pulau Jawa. Pada prinsipnya, pelabuhan laut untuk bongkar muat barang merupakan salah satu infrastruktur untuk mendukung pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Dukungan infrastruktur yang memadai akan sangat dibutuhkan untuk mendukung penyebaran pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di seluruh kawasan NKRI.

Pelabuhan Tanjung Priok

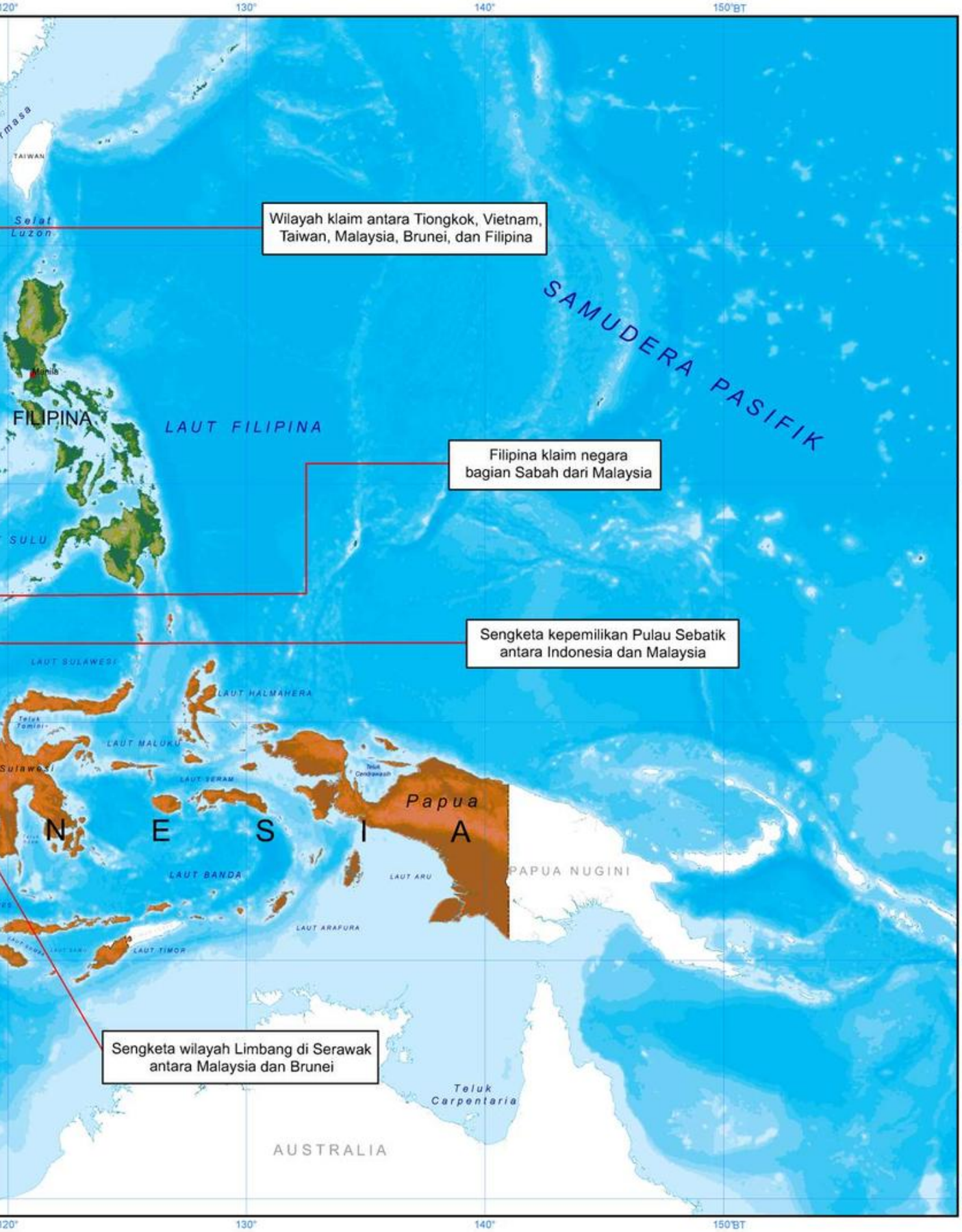
Keinginan Presiden Joko Widodo untuk mengembalikan jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa pelaut adalah langkah tepat guna memicu semangat kemaritiman Bangsa Indonesia. Rancangan tol laut untuk mendukung hal tersebut adalah langkah awal yang menarik untuk kita nantikan. Perbaikan infrastuktur yang memadai adalah keniscayaan jika kita menginginkan bangsa kita kembali menjadi bangsa maritim.

Peta Pelabuhan dengan Kapasitas Terbesar di Asia Tenggara



Asia Tenggara adalah kawasan strategis perekonomian dunia. Di kawasan ini terdapat beberapa jalur pelayaran internasional yang cukup penting dan padat. Seperti Selat Malaka, Laut Tiongkok Selatan, dan Laut Andaman. Di Selat Malaka sendiri terdapat tiga pelabuhan yang masuk ke dalam lima pelabuhan tersibuk di Asia Tenggara, yaitu Pelabuhan Singapura, Pelabuhan Tanjung Pelepas, dan Pelabuhan Kelang. Hal ini menunjukan bahwa Indonesia belum mampu mengoptimalkan potensi besar yang ada di Selat Malaka. Indonesia hanya menempatkan Tanjung Priok di posisi kelima di kawasan Asia Tenggara.

Peta Wilayah Potensi Konflik Antar Negara di Kawasan Asia Tenggara


120°
130°
140°
150°BT
TAIWAN
Selat Luzon
Wilayah klaim antara Tiongkok, Vietnam, Taiwan, Malaysia, Brunei, dan Filipina
SAMUDERA PASIFIK
Manila
FILIPINA
LAUT FILIPINA
Filipina klaim negara bagian Sabah dari Malaysia
SULU
Sengketa kepemilikan Pulau Sebatik antara Indonesia dan Malaysia
LAUT SULAWESI
LAUT HALMAHERA
Teluk Tomini
LAUT MALUKU
Sulawesi
LAUT SERAM
Teluk Cenderawasih
Papua
N E S I A
LAUT BANDA
LAUT ARU
PAPUA NUGINI
LAUT ARAFURA
LAUT TIMOR
Sengketa wilayah Limbang di Serawak antara Malaysia dan Brunei
Teluk Carpentaria
AUSTRALIA
20°LU
10°
0°
10°
20°LS
120°
130°
140°
150°BT

Peta Negara Anggota SEAFDEC *(The Southeast Asian Fisheries Development Center)*

SEAFDEC adalah lembaga antar pemerintah otonom yang didirikan pada tahun 1967 sebagai organisasi regional yang bertujuan untuk meningkatkan ketersediaan pasokan pangan melalui pemanfaatan sumberdaya perikanan secara rasional di wilayah Asia Tenggara.

Untuk mencapai tujuannya, SEAFDEC memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Memberikan kursus, pelatihan, menyelenggarakan lokakarya / *workshop*, dan seminar di bidang teknologi perikanan, rekayasa kelautan, metodologi penyuluhan, teknologi pasca panen, dan perikanan budidaya.
2. Melaksanakan penelitian di bidang teknologi alat tangkap ikan, survei lokasi perikanan tangkap, teknologi pasca panen dan budidaya, menganalisis permasalahan terkait penanganan ikan di laut dan pengendalian mutu, serta melaksanakan studi terkait sumberdaya perikanan.
3. Memfasilitasi transfer teknologi ke negara-negara di kawasan Asia Tenggara dan menyediakan bahan-bahan informasi dalam bentuk media cetak dan non-cetak, termasuk penerbitan buletin statistik dan laporan guna penyebaran hasil survei, penelitian, dan data lain terkait perikanan dan budidaya.

Keanggotaan SEAFDEC terbuka untuk semua negara di kawasan Asia Tenggara. Negara anggota SEAFDEC saat ini adalah Brunei Darussalam, Kamboja, Indonesia, Jepang, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipina, Singapura, Thailand, dan Vietnam.

Pelabuhan Larantuka, Nusa Tenggara Timur (BIG, 2016)

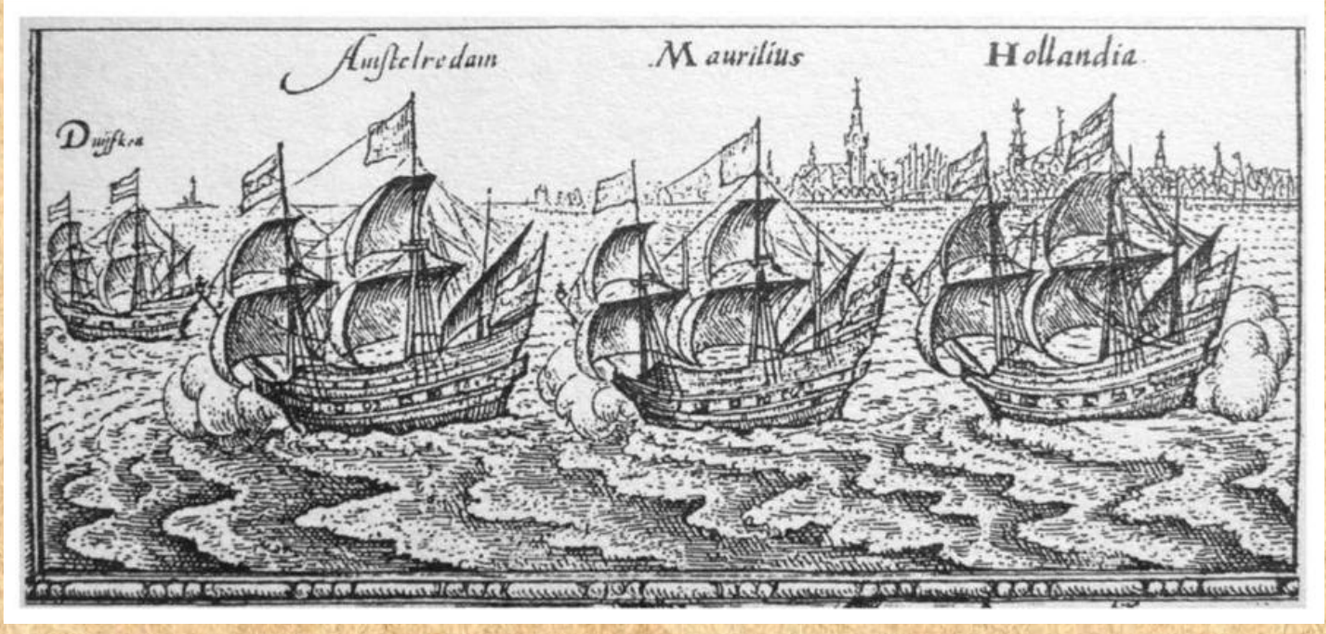
Kemaritiman Indonesia

S I A M
G O L F
G O L F   V A N   S I A M
B E N G A L E N
J A V A   Z E E
O C E A A N
VERKLARING DER OP DE KAART VOORKOMENDE CIJFERS, ZIJNDE TEVENS EEN OVERZIGT DER POLITIEK-ADMINISTRATIEVE INDEELING.
JAVA.
SUMATRA.
BORNEO.
CELEBES
PLAN VAN BATAVIA

Sejarah Kemaritiman Indonesia

Wilayah perairan Indonesia sebagai kesatuan dari berbagai satuan bahari (*sea systems*), maka proses integrasi dapat dipahami berdasarkan sejarah masing-masing sistem itu yang kian berkembang menjadi satuan yang lebih besar seperti Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda yang akhirnya bersama-sama merupakan wilayah inti dari Kepulauan Indonesia. Bagi sebuah negara kepulauan, wilayah inti atau yang disebut dengan *heartland* bukan satu pulau, melainkan satu wilayah maritim yang letaknya sentral.

Selat Makassar mempunyai peranan penting mempersatukan Pulau Sulawesi dengan pantai timur Kalimantan, sedangkan Laut Flores menjadi penghubung suku Bugis dan Makassar dengan penduduk di Sumbawa, Lombok, dan pulau-pulau lain di sekitarnya. Kerja sama perdagangan antar suku bangsa di wilayah perairan tentunya dimainkan oleh suku bangsa dengan karakteristik pengembara di laut. Suku-suku tersebut tersebar di Nusantara dan sering kita kenal dengan sebutan "Orang Laut" atau "Suku Laut", atau "Rakyat Laut". Suku dengan karakteristik yang sama di bagian timur Indonesia adalah suku Orang Bajau, mereka sering menyebut dirinya Orang Sama. Suku ini berdomisili di daerah Labuhan Bajo di Teluk Tomini dan Labuhan Bajo di Manggarai, Flores Barat.



Iring-iringan armada niaga VOC di bawah pimpinan Cornelis de Houtman.

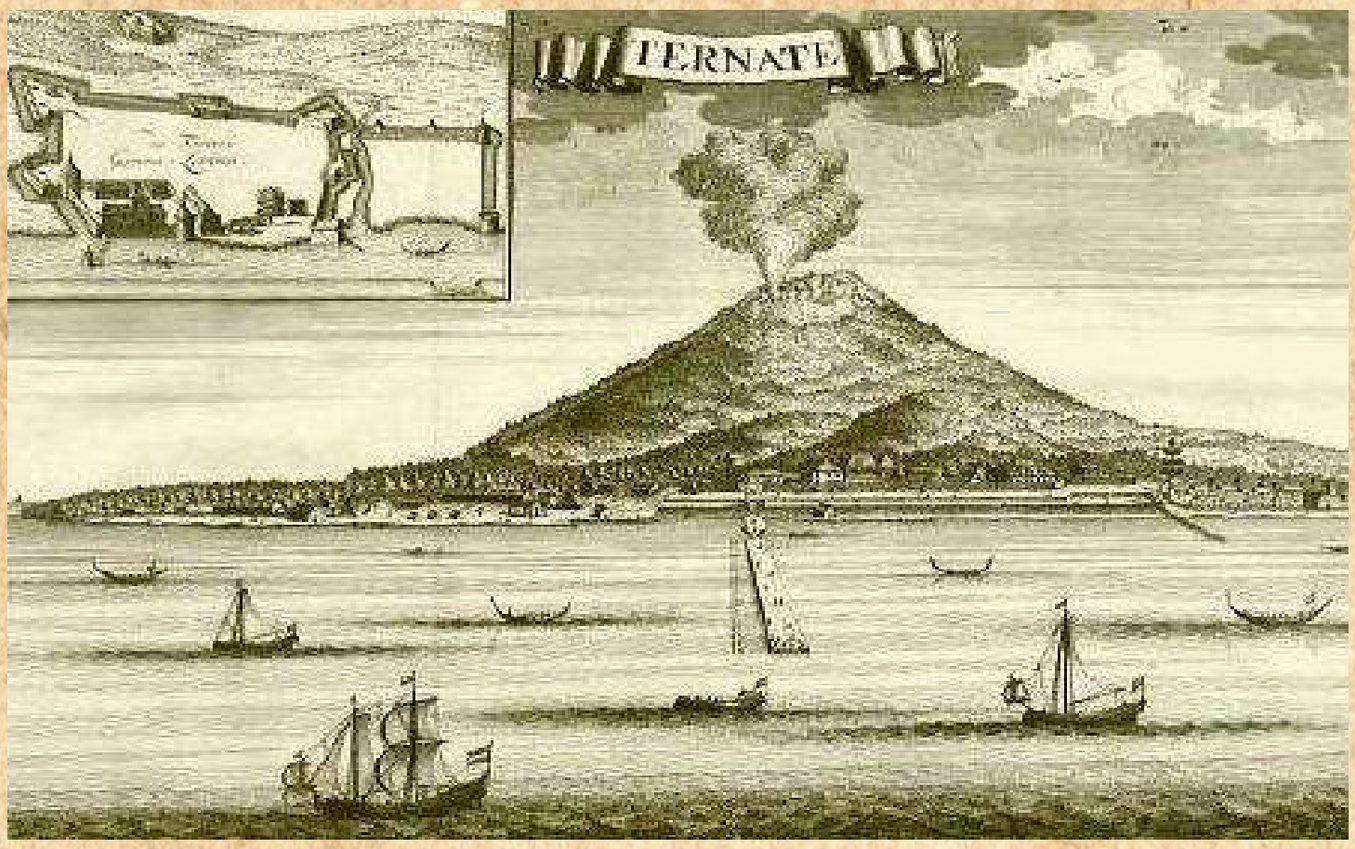
Ramainya pelayaran di Nusantara membuat banyak bangsa-bangsa dari luar Nusantara untuk berkunjung dan menjalin hubungan dagang dengan penduduk setempat. Para pedagang dari Persia, Gujarat, bahkan dari Eropa berbondong-bondong datang ke Nusantara untuk menjalin kerjasama dalam perdagangan dan pertukaran budaya. Pada saat itu komoditi yang paling digemari dan diperdagangkan adalah rempah, sehingga rempah mempunyai harga yang cukup tinggi.

Dalam sejarah maritim, sejarah pelabuhan juga merupakan hal yang sangat penting untuk ditelusuri dan diketahui karena fungsi laut sebagai jembatan penghubung tidak akan berjalan

baik tanpa adanya pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di seluruh wilayah Kepulauan Indonesia. Kota-kota pantai baik yang kecil maupun yang besar merupakan kota-kota pelabuhan yang menjadi titik simpul perdagangan laut dan tempat berkumpulnya kapal-kapal dan pedagang baik lokal maupun asing. Hal ini menunjukan kota pelabuhan merupakan *"market place"* yang memiliki berbagai fungsi.

Pelabuhan di Indonesia sejak masa kuno hingga masa kolonial memiliki peranan penting dan berjaya di masanya. Namun, peranan pelabuhan tersebut berangsur-angsur redup dan tenggelam seperti halnya Pelabuhan Barus di pantai barat Sumatera Utara, Pelabuhan Pasai di Selat Malaka, Pelabuhan Sibolga, Pelabuhan Jambi, Pelabuhan Banten, Pelabuhan Demak, Pelabuhan Jepara, Pelabuhan Lasem, Pelabuhan Tuban, Pelabuhan Ampenan, Pelabuhan Somba Opu di Makassar, Pelabuhan Ternate, dan Pelabuhan Tidore. Pelabuhan-pelabuhan tersebut memiliki catatan sejarah yang panjang bagi perkembangan maritim Indonesia.

Armada Portugis pertama kali melakukan pelayaran ke Nusantara di bawah pimpinan Affonso d'Albuquerque dan menaklukkan Bandar Malaka pada tahun 1511 yang dikenal sebagai pasar rempah-rempah di Asia Tenggara. Kenyataannya Malaka hanyalah gudang rempah-rempah, sedangkan penghasil rempah-rempah berada di Kepulauan Maluku. Sehubungan dengan itu Portugis mengirimkan armada kapal ke Maluku terutama ke Ternate dan Tidore. Selama hampir setengah abad kekuatan Portugis mendominasi Maluku, sampai kemudian mengalami kemerosotan hingga akhirnya kekuatan Portugis berhasil diusir dari Ternate.



Pelabuhan Ternate pada masa kolonial

Sumber : Atlas Pelabuhan - Pelabuhan Bersejarah di Indonesia

Membangkitkan Jiwa Kemaritiman

Sejak dahulu Indonesia sudah dikenal sebagai negara besar maritim. Kejayaan Kerajaan Majapahit dan Sriwijaya membuktikan bahwa Nusantara adalah poros maritim dunia pada masa itu. Dengan panjang garis pantai 99.093 km dan Luas perairan 6.315.222 km^2 serta letak geografis Indonesia menjadi sentral penghubung pertemuan antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

> “Indonesia bukan pulau-pulau dikelilingi laut. Tetapi, laut yang ditaburi pulau pulau” – A.B lapian-, 1992

Indonesia bukan pulau-pulau yang dikelilingi laut. Tetapi, laut yang ditaburi pulau-pulau. Dengan demikian, kita diajak untuk kembali mengonsepsikan Indonesia melalui perspektif kemaritiman. Apa yang diwacanakan oleh pemerintahan Jokowi untuk mengutamakan laut bukan hal baru jika dilihat dari perjalanan bangsa Indonesia. Sebab, pandangan bahwa laut merupakan kehidupan, tempat banyak orang bergantung kiranya sulit dipungkiri. Sejak zaman pra-sejarah, manusia yang mendiami Kepuluan Nusantara sudah mampu berlayar hingga barat Afrika. Secara geografis Kepulauan Nusantara yang menjadi cikal bakal Republik Indonesia lebih tepat disebut negara kelautan.

Di dalam Candi Borobudur terdapat 10 relief, berupa 6 kapal besar dan 4 kapal kecil. Kapal besar menggunakan cadik dan layar, sedangkan kapal kecil menggunakan dayung. Berdasarkan relief yang terdapat pada pahatan dinding Candi Borobudur terlihat bahwa rakyat Indonesia sejak lama sudah mengenal teknik perkapalan, meskipun masih secara sederhana. Relief perahu bercadik merupakan relief yang menggambarkan perahu atau kapal yang digunakan sebagai alat transportasi.

Simbol berupa cadik dan layar yang ada pada relief menunjukkan keberadaan perahu bercadik pada masa tersebut. Perahu bercadik yaitu perahu yang memiliki layar dan cadik ganda yang terbuat dari kayu yang berasal dari abad ke-8. Cadik tersebut berfungsi untuk menyeimbangkan dan memantapkan perahu. Dengan tambahan cadik tersebut perahu tidak mudah tenggelam akibat hantaman gelombang laut. Perahu kano bercadik tunggal atau kembar adalah perahu khas bangsa bahari Austronesia yang digunakan dalam penjelajahan dan penyebaran mereka di Asia Tenggara, Oseania, dan Samudera Hindia. Jenis perahu besar bercadik kembar yang ditampilkan di Candi Borobudur merupakan jenis kapal yang sama digunakan oleh Dinasti Sailendra dan Kemaharajaan bahari Sriwijaya yang menguasai perairan Nusantara pada kurun abad ke-7 hingga ke-13.

Kapal Bercadik di Candi Borobudur (BIG, 2016)

Relief perahu bercadik mengandung nilai-nilai moral seperti perjuangan masyarakat pada masa itu yang melakukan inovasi teknologi dengan segala keterbatasan pengetahuan maupun peralatan. Inovasi teknologi yang dilakukan ditunjukkan dengan perubahan mulai dari perahu

lesung yang hanya menggunakan dayung, kemudian berubah menjadi perahu tanpa layar, hingga akhirnya perahu dengan layar.

Hal tersebut sudah dibuktikan oleh Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Dua imperium kekuatan kerajaan Nusantara tersebut bisa menjadi besar karena dapat menguasai laut dengan mengandalkan teknologi pembuatan perahu layar pada masa tersebut. Dengan armada militer laut yang kuat, dua kerajaan tersebut berhasil mengontrol seluruh perniagaan di kawasan perairan Asia Tenggara.

Keadaan tersebut berlangsung cukup lama, hingga datangnya pedagang Eropa pada abad ke-16. Dunia kemaritiman di Nusantara sejak saat itu dihadapkan pada dunia kapitalisme dan imperialisme yang semakin membatasi gerak kehidupannya. Keberlanjutan jaringan pelayaran Nusantara dengan dunia kini goyah termasuk kerajaan yang ada di dalamnya. Setelah itu Nusantara masuk dalam fase kolonialisme.

Kolonialisme menyebabkan perubahan cara pandang manusia nusantara dalam kehidupan sehari-hari. Laut tak lagi menjadi prioritas, kalau pun melaut, laut sudah dikuasai pihak kolonial. Tak cukup sampai disitu, Belanda juga menerapkan pemahaman konsep darat seperti yang ada di Eropa. Sejak saat itu, semua kehidupan termasuk laut menghadap ke utara. Contohnya Selatan Jawa yang pada masa kerajaan Majapahit menjadi pelabuhan tersibuk, saat itu ditinggal dan menjadi daerah miskin hingga saat ini. Proses meninggalkan laut berlangsung hingga menjelang kemerdekaan.

Menjelang masa kemerdekaan, para *Founding Fathers* punya rasa ingin mengembalikan masa-masa keemasan Kerajaaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit, salah satunya dengan kembali ke laut. Dalam sidang Badan Penyelidik Usaha Persiapan Kemerdekaan Indonesia (BPUPKI) pada 31 Mei 1945, Muhammad Yamin dengan tegas memperjuangkan perwujudan Tanah Air ke dalam wilayah Negara Indonesia. Beliau menegaskan bahwa pemahaman Tanah Air adalah konsep tunggal.

Dengan demikian, Tanah Air merupakan konsep yang satu. "..membicarakan daerah Negara Indonesia dengan menumpahkan perhatian kepada pulau dan daratan sesungguhnya adalah berlawanan dengan realitas. Tanah Air ialah terutama daerah lautan dan mempunyai pantai yang panjang." (M. Yamin, BPUPKI 31 Mei 1945).

Yamin meyakini bahwa laut Indonesia adalah bagian dari wilayah teritorial, namun kala itu mendapat hambatan dari dunia Internasional yang menyebut laut merupakan zona bebas. Perjuangan Indonesia mengintegrasikan laut ke dalam wilayahnya dimulai kembali oleh Perdana Menteri Djuanda pada tahun 1957. Untuk menguasai kembali lautan, pemerintah Soekarno memperkuat pasukan angkatan laut baik dari jumlah prajurit hingga alat utama sistem persenjataan. Namun, pengembalian laut sebagai sumber kehidupan gagal setelah pemerintahan berpindah tangan ke Soeharto yang kembali berorientasi ke darat.

Ada kutipan menarik folklor (cerita rakyat) Bugis yang menggambarkan kekayaan laut. Ketika diajukan mas kawin untuk melamar gadis pujaannya, pemuda miskin menjawab, "Pak, saya masih muda, karena itu belum sempat mengumpulkan kekayaan. Tetapi, saya memiliki kolam ikan yang luas dengan jumlah ikan yang tak terhitung banyaknya, yang tak pernah habis dipanen. Kolam itu adalah laut, pusaka dari nenek moyang saya."

Sumber : Geomaritim Indonesia

Peta Sebaran Pelabuhan Bersejarah di Nusantara

Pelabuhan merupakan hal yang sangat penting untuk ditelusuri dan diketahui karena fungsi laut sebagai jembatan penghubung tidak akan berjalan baik tanpa adanya pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di

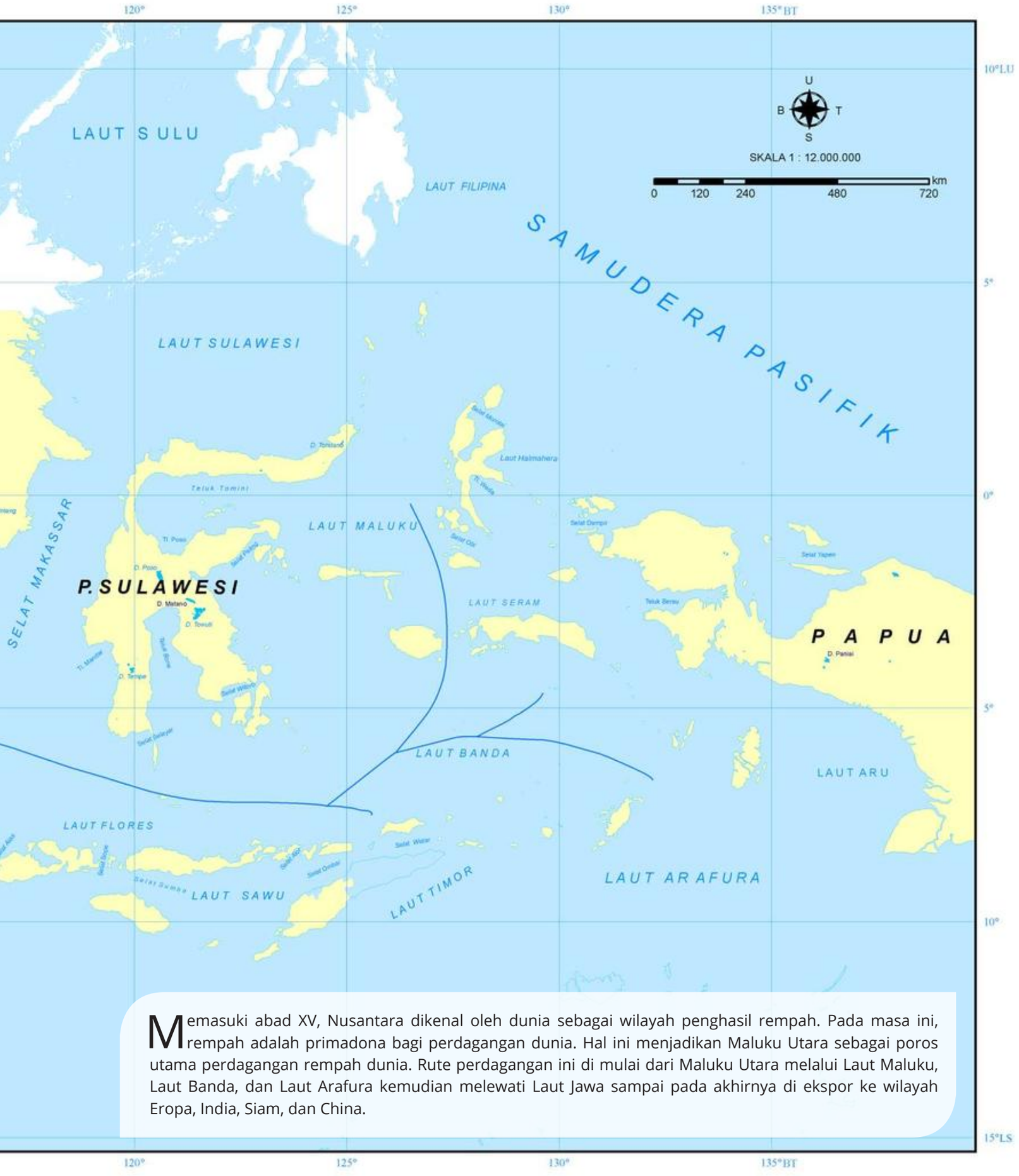
seluruh wilayah Kepulauan Indonesia. Kota-kota pantai, baik yang kecil maupun yang besar merupakan kota-kota pelabuhan yang menjadi titik simpul perdagangan laut dan tempat berkumpulnya kapal-kapal dan pedagang lokal maupun asing. Hal ini menjadikan kota pelabuhan sebagai *"market place"* yang multifungsi, baik sebagai sarana perdagangan maupun pertemuan berbagai budaya dan peradaban.

Peta Jaringan Perdagangan Laut Abad III - XIII

Letak geografis kepulauan Indonesia yang berada dalam jalur pelayaran dan perdagangan yang ramai antara Asia Timur, Asia Selatan, dan Asia Barat menjadikan laut, selat, dan pulau-pulau yang berada di sekitar Selat Karimata dan Selat Malaka sebagai tempat persinggahan kapal-kapal dagang dari berbagai penjuru dunia. Selain itu, produk yang terkenal sebagai komoditi dagang ekspor yang

laris di pasaran adalah cengkih, pala, bunga pala, kayu cendana, lada, dan lain sebagainya yang merupakan produk lokal Nusantara. Berkenaan dengan itu, sejak masa sebelum abad ke-10 sudah banyak kapal dagang dari Cina, India, Arab, Malaka, Jawa, Bugis, Makasar, dan berbagai suku di Nusantara yang menjadi pedagang mengunjungi wilayah-wilayah penghasil komoditi tersebut. Cengkih banyak dihasilkan di Ternate, Tidore, Halmahera, Seram, dan Ambon, sementara pala dan bunga pala banyak dihasilkan di Kepulauan Banda. Kayu cendana banyak dihasilkan di Pulau Timor dan Sumba, sedangkan lada banyak dihasilkan di daerah Banten, Lampung, dan pesisir timur maupun utara Pulau Sumatera.

Peta Rute Perdagangan Komoditas Ekspor Abad XV



Memasuki abad XV, Nusantara dikenal oleh dunia sebagai wilayah penghasil rempah. Pada masa ini, rempah adalah primadona bagi perdagangan dunia. Hal ini menjadikan Maluku Utara sebagai poros utama perdagangan rempah dunia. Rute perdagangan ini di mulai dari Maluku Utara melalui Laut Maluku, Laut Banda, dan Laut Arafura kemudian melewati Laut Jawa sampai pada akhirnya di ekspor ke wilayah Eropa, India, Siam, dan China.

Peta Pusat dan Jalur Pelayaran Abad XVI - XVII

Belanda pertama sekali datang ke Nusantara dengan menggunakan jalur yang membelah Selat Sunda kemudian berlabuh di Pelabuhan Banten dan dilanjutkan ke Pelabuhan Gresik. Berbeda dengan Portugis, mereka datang dari Malaka kemudian ke Johor dan masuk ke Nusantara melalui Pelabuhan Sukadana dilanjutkan ke Pelabuhan Banjarmasin dan terakhir di Makassar. Selain itu, Portugis berlayar ke arah utara dan tiba di Pelabuhan Ternate dan Tidore.

Peta Wilayah Kerajaan Sriwijaya

Kerajaan Sriwijaya merupakan kerajaan Budha yang berdiri pada abad ke-7 dan berjaya pada abad ke-9 sampai dengan abad ke-10 Masehi dengan menguasai jalur perdagangan maritim di Asia Tenggara. Sriwijaya telah menguasai hampir seluruh kerajaan Asia Tenggara di antaranya Jawa, Sumatera, Semenanjung Malaya, Thailand, Kamboja dan Vietnam. Sebagai penguasa perairan Selat Sunda dan Selat Malaka, Kerajaan Sriwijaya dapat mengendalikan rute perdagangan lokal dan menerapkan bea cukai kepada setiap kapal yang melintas.

Peta Wilayah Kerajaan Singosari

Kerajaan Singosari berdiri pada tahun 1222 M yang didirikan oleh Ken Arok. Saat ini lokasi Kerajaan Singosari terletak di daerah Singosari, Malang. Nama yang sebenarnya dari Kerajaan ini ialah Kerajaan Tumapel. Menurut Nagarakretagama, ketika pertama kali didirikan tahun 1222 M, Ibukota Kerajaan Tumapel bernama Kutaraja. Pada tahun 1253 M, Raja Wisnuwardhana mengangkat putranya yang bernama Kertanagara sebagai Yuwaraja dan mengganti nama Ibukota menjadi Singhasari. Sejak saat itu, kerajaan yang dahulu dikenal sebagai Kerajaan Tumapel kini lebih dikenal sebagai Kerajaan Singhasari atau Singosari. Wilayah kerajaan Singosari terdiri dari pulau-pulau di utara Jawa dan meliputi setengah perairan Nusantara.

Peta Wilayah Kerajaan Majapahit

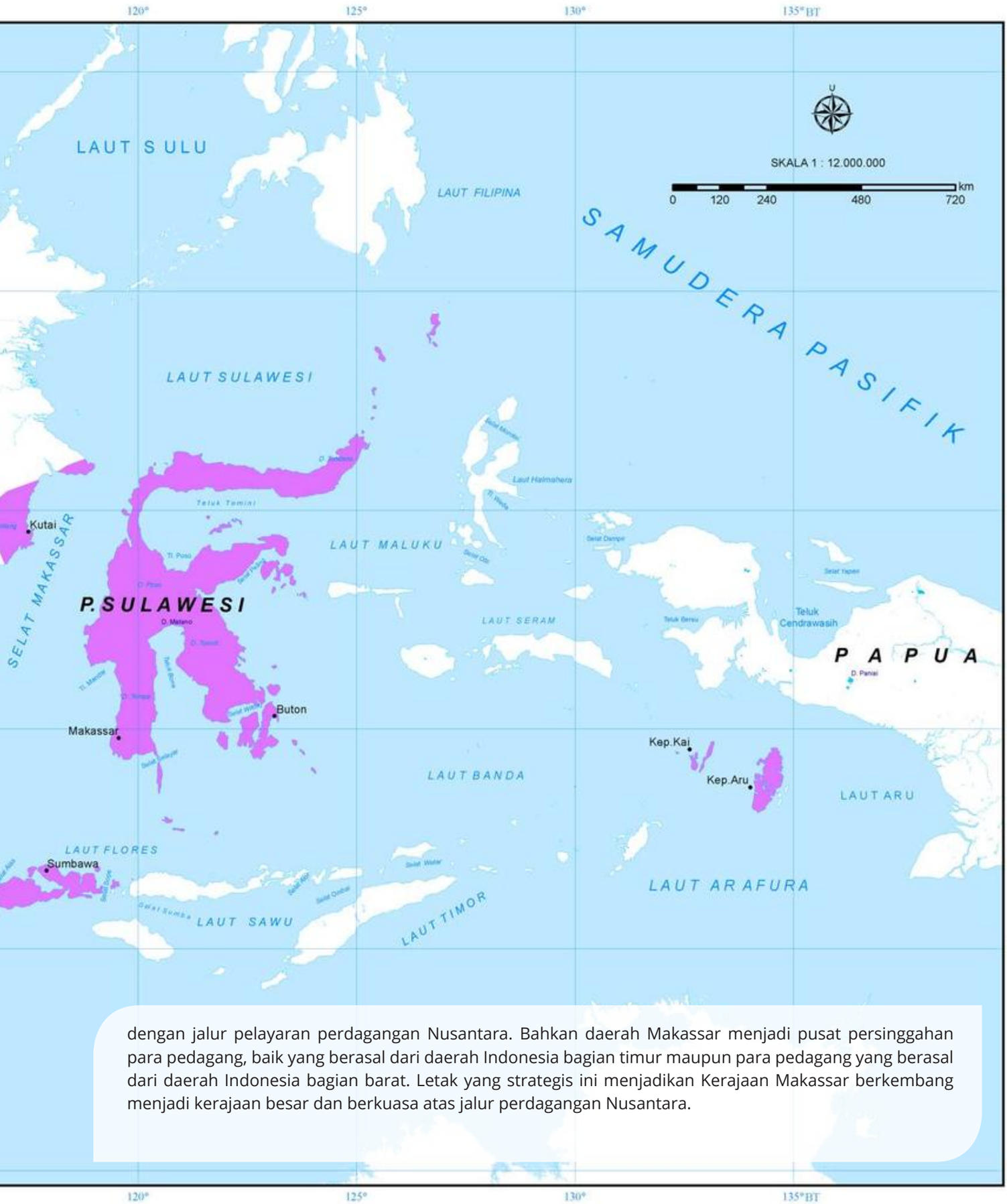
Kerajaan Majapahit merupakan salah satu kerajaan Hindu di Jawa Timur yang didirikan oleh Raden Wijaya pada tahun 1293 M. Masa kerajaan kuno di Indonesia ini adalah tahun 1293 M - 1500 M. Kerajaan Hindu terakhir di Nusantara ini dianggap sebagai salah satu negara terbesar sepanjang sejarah Nusantara. Wilayah kekuasaan Kerajaan Majapahit meliputi Sumatera, Kalimantan, Semenanjung Malaya, Jawa, Bali hingga ke Papua. Kerajaan Majapahit merupakan salah satu era kejayaan maritim Nusantara karena mampu menyatukan hampir seluruh pulau-pulau di Nusantara.

Peta Wilayah Kekuasaan Kesultanan Mataram

Ketika berbicara soal Mataram yang ada di benak kita tentu kisah Kerajaan Mataram yang berasaskan Hindu dan Budha dan Kesultanan Mataram yang berasaskan Islam. Kerajaan Mataram berdiri sekitar abad ke-8 di Jawa Tengah dan sempat berpindah ke Jawa Timur pada abad ke-10. Mataram memasuki masa keemasan pada abad ke-16 ketika berada di bawah pemerintahan Sultan Agung Hanyokrokusumo. Di bawah pemerintahannya Kesultanan Mataram memperluas wilayah kekuasaanya meliputi Pulau Jawa, Pulau Madura hingga mencapai Bali.

Peta Wilayah Kerajaan Gowa dan Tallo

Kerajaan Gowa dan Tallo lebih dikenal dengan sebutan Kerajaan Makassar. Kerajaan ini terletak di daerah Sulawesi Selatan. Makassar sebenarnya adalah ibukota Gowa yang dulu disebut sebagai Ujungpandang. Secara geografis, Sulawesi Selatan memiliki posisi yang strategis karena berdekatan



dengan jalur pelayaran perdagangan Nusantara. Bahkan daerah Makassar menjadi pusat persinggahan para pedagang, baik yang berasal dari daerah Indonesia bagian timur maupun para pedagang yang berasal dari daerah Indonesia bagian barat. Letak yang strategis ini menjadikan Kerajaan Makassar berkembang menjadi kerajaan besar dan berkuasa atas jalur perdagangan Nusantara.

Peta Sebaran Kesultanan di Indonesia

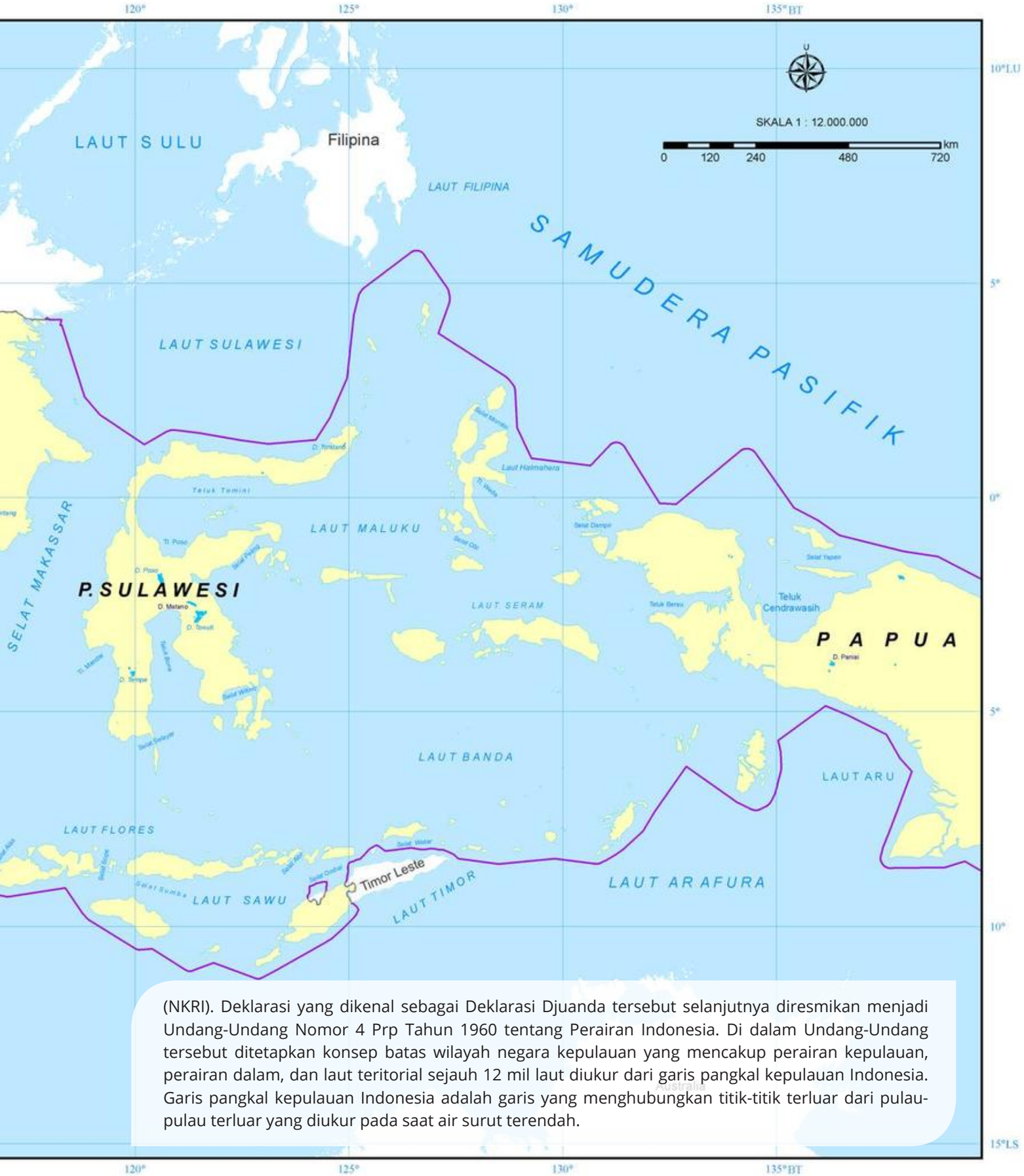
Bangsa Arab, Persia, dan Gujarat datang ke Nusantara untuk mencari rempah dan berdagang. Selain itu, mereka memiliki tujuan lain yaitu untuk berdakwah menyebarkan agama Islam. Keramahan dan kejujuran para pedagang membuat penduduk pribumi simpati dan tertarik untuk mengikuti ajaran Islam. Dalam waktu singkat, di Nusantara berdiri kesultanan yang berlandaskan Islam dimulai dari kemunculan Kesultanan Samudera Pasai sebagai kesultanan Islam pertama di Nusantara.

Peta Wilayah Indonesia Pasca Kemerdekaan

Sebelum kemerdekaan Indonesia diproklamasikan, konsep kewilayahan maritim sudah diterapkan di negeri ini. Pada tahun 1939, pemerintah kolonial Belanda menerbitkan undang-undang yang mengatur bahwa laut teritorial Hindia Belanda diukur sejauh 3 mil dari garis surut pulau. Undang-undang yang mengatur hukum laut ini disebut *"Territoriale Zee en Maritieme Kringen-Ordonnantie"* atau disingkat TZMKO. Ketika Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, batas wilayah teritorial yang diterapkan oleh pemerintah kolonial Belanda tersebut masih berlaku dan menjadi dasar wilayah kedaulatan Indonesia pada masa pasca kemerdekaan.

Peta Wilayah Indonesia Setelah Deklarasi Djuanda

Pada tanggal 13 Desember 1957, Perdana Menteri Indonesia ke-10, Djuanda Kartawidjaja, mencetuskan suatu deklarasi kepada dunia internasional bahwa laut Indonesia meliputi laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia



(NKRI). Deklarasi yang dikenal sebagai Deklarasi Djuanda tersebut selanjutnya diresmikan menjadi Undang-Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Di dalam Undang-Undang tersebut ditetapkan konsep batas wilayah negara kepulauan yang mencakup perairan kepulauan, perairan dalam, dan laut teritorial sejauh 12 mil laut diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Garis pangkal kepulauan Indonesia adalah garis yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar yang diukur pada saat air surut terendah.

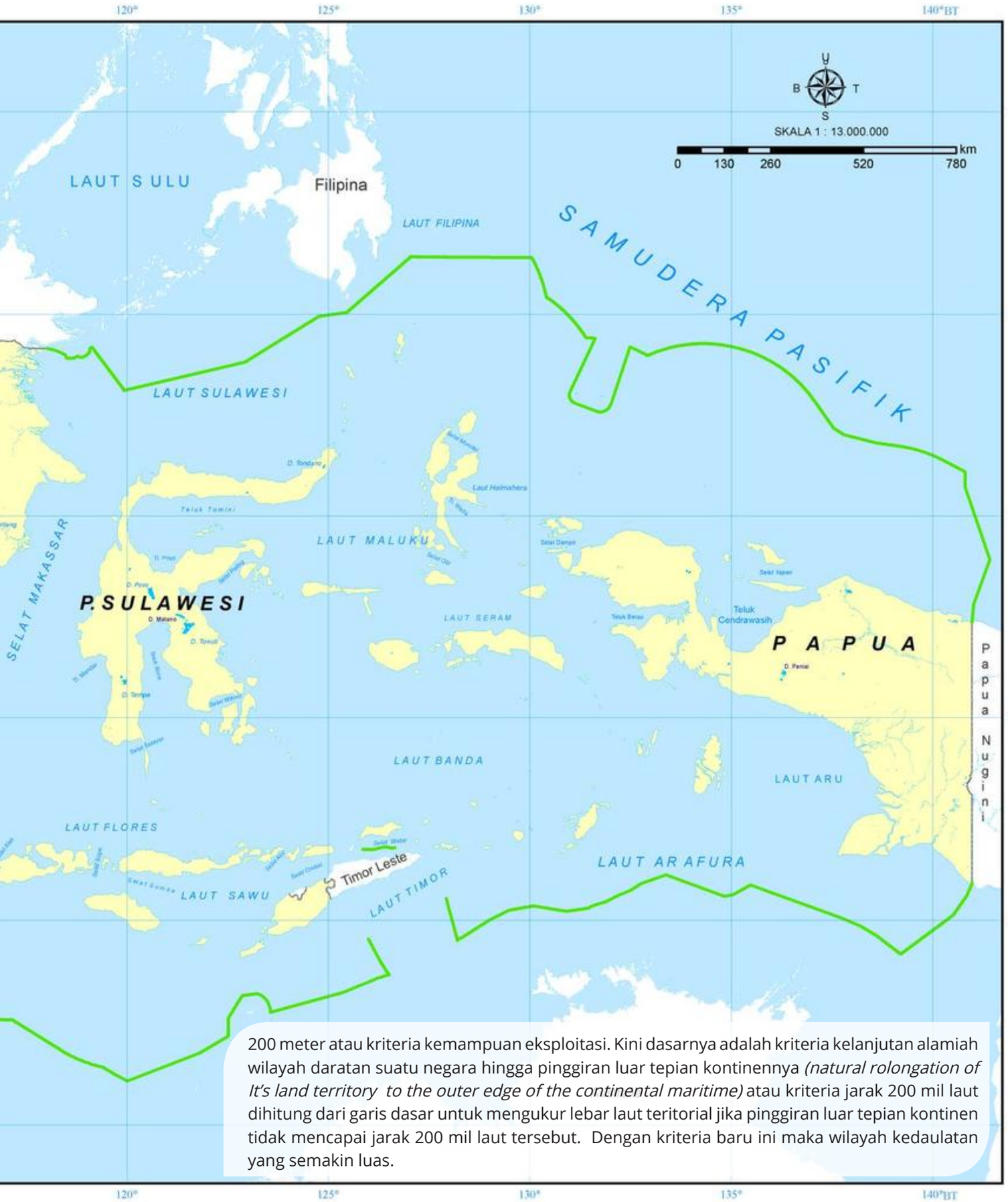
Peta Wilayah Indonesia Berdasarkan Konsep Landas Kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif

Konsep Landas Kontinen muncul sebagai perkembangan pemikiran terkait hak pemanfaatan kekayaan alam terutama kekayaan laut. UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia menyatakan bahwa landas kontinen Indonesia adalah dasar laut dan tanah di bawahnya di luar perairan wilayah Republik Indonesia sebagaimana diatur dalam UU No. 4 Tahun 1960 sampai kedalaman 200 meter atau lebih, dimana masih mungkin diselenggarakan eksplorasi

dan eksploitasi kekayaan alam. Dalam perkembangan penyempurnaan hukum laut internasional, PBB menyelenggarakan Konvensi Hukum Laut III pada tahun 1982 dan menghasilkan keputusan dengan diakuinya Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Negara Kepulauan (*Archipelagic State*). UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia menyatakan bahwa ZEE Indonesia adalah jalur di luar dan berbatasan dengan laut wilayah Indonesia sebagaimana ditetapkan berdasarkan Undang-Undang yang berlaku tentang perairan Indonesia yang meliputi dasar laut, tanah di bawahnya, dan air di atasnya dengan batas terluar 200 (dua ratus) mil laut diukur dari garis pangkal laut wilayah Indonesia.

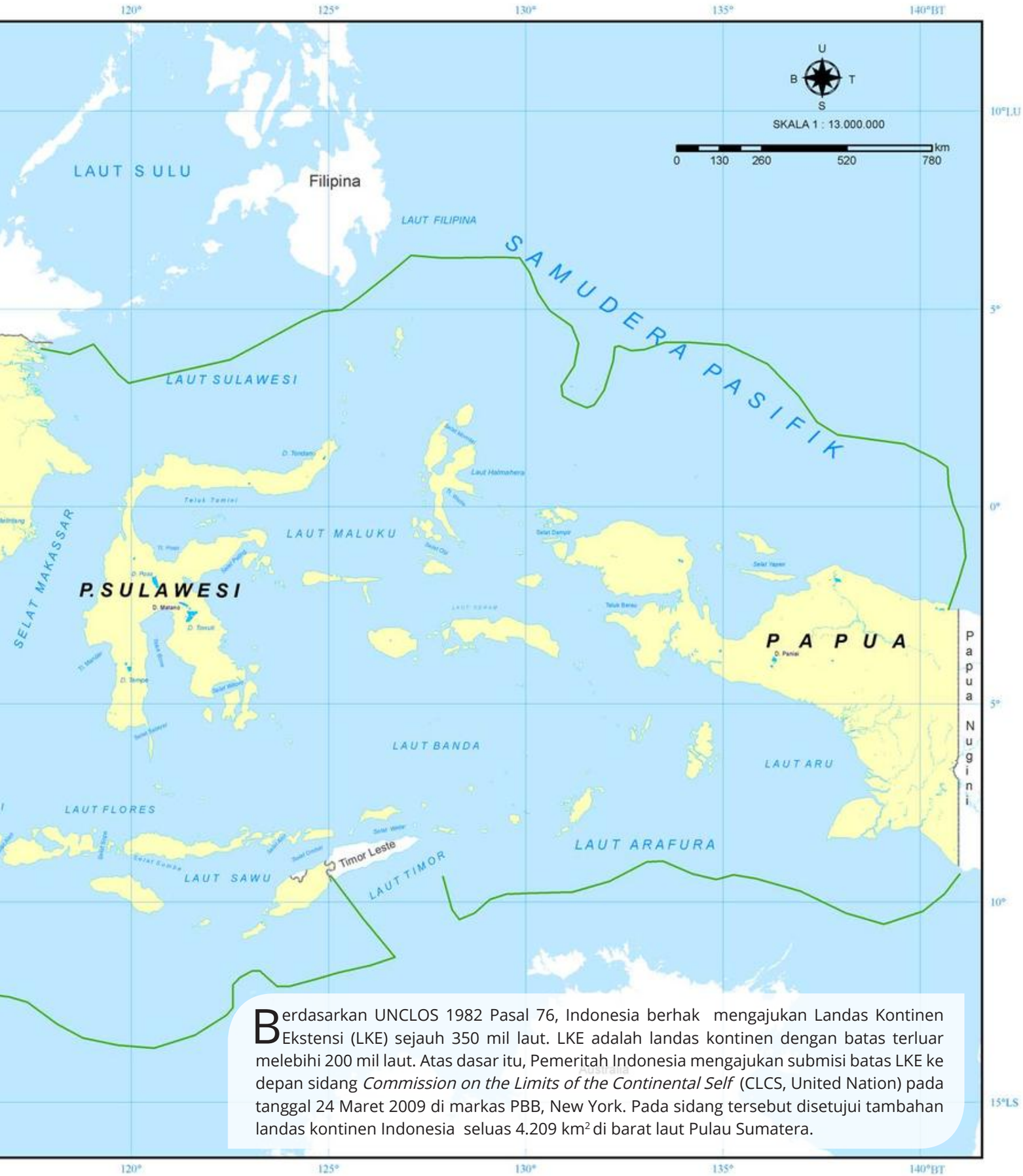
Peta Batas Wilayah Indonesia Setelah Ratifikasi UNCLOS

Indonesia mengesahkan hasil *United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* III di New York pada tanggal 30 April 1982 dengan menerbitkan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut). Sebelumnya penentuan lebar landas kontinen adalah kedalaman air



200 meter atau kriteria kemampuan eksploitasi. Kini dasarnya adalah kriteria kelanjutan alamiah wilayah daratan suatu negara hingga pinggiran luar tepian kontinennya *(natural rolongation of It's land territory to the outer edge of the continental maritime)* atau kriteria jarak 200 mil laut dihitung dari garis dasar untuk mengukur lebar laut teritorial jika pinggiran luar tepian kontinen tidak mencapai jarak 200 mil laut tersebut. Dengan kriteria baru ini maka wilayah kedaulatan yang semakin luas.

Peta Penambahan Batas Wilayah Landas Kontinen Indonesia di Sebelah Barat Laut Sumatera setelah Meratifikasi UNCLOS



Berdasarkan UNCLOS 1982 Pasal 76, Indonesia berhak mengajukan Landas Kontinen Ekstensi (LKE) sejauh 350 mil laut. LKE adalah landas kontinen dengan batas terluar melebihi 200 mil laut. Atas dasar itu, Pemeritah Indonesia mengajukan submisi batas LKE ke depan sidang *Commission on the Limits of the Continental Self* (CLCS, United Nation) pada tanggal 24 Maret 2009 di markas PBB, New York. Pada sidang tersebut disetujui tambahan landas kontinen Indonesia seluas 4.209 km^2 di barat laut Pulau Sumatera.

“Nenek moyangku orang pelaut,
gemar mengarung luas samudera
menerjang ombak tiada takut,
menempuh badai sudah biasa

Angin bertiup layar terkembang,
ombak berdebur di tepi pantai
pemuda berani bangkit sekarang,
ke laut kita beramai-ramai

(Lagu “Nenek Moyangku” karya Saridjah Niung / Ibu Soed, 1908-1993)

Mengenal Potensi Maritim Indonesia

PETA NEGARA KESATU

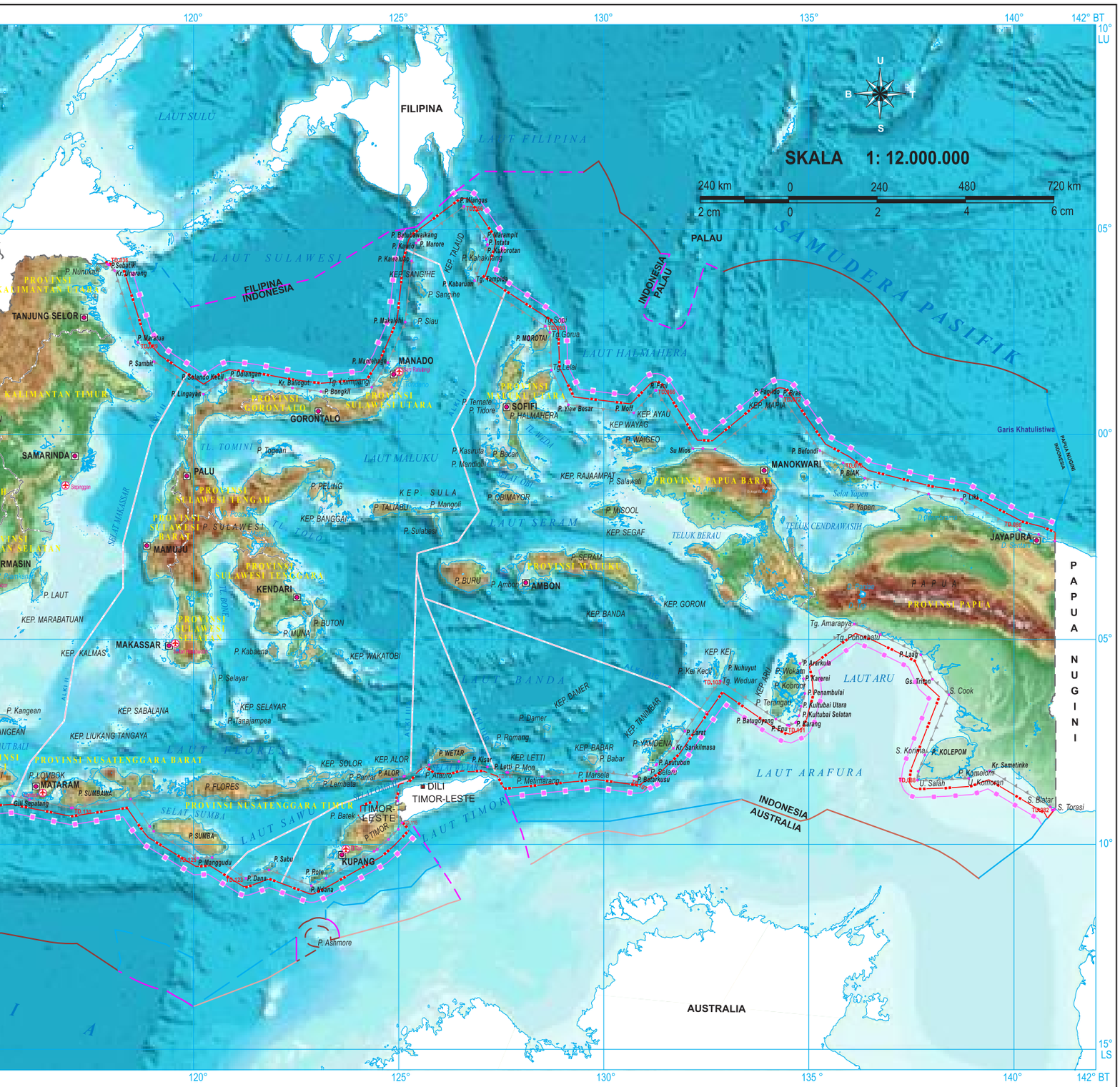
LEGENDA :

- Ibukota Negara
- Ibukota Provinsi
- Bandar Udara Internasional
- Pelabuhan Samudera
- Pelabuhan Laut/Penyeberangan
- Danau / Waduk
- Batas Negara
- Batas Provinsi
- Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut
- Batas Landas Kontinen
- Batas Landas Kontinen kesepakatan belum diratifikasi
- Batas Landas Kontinen perlu kesepakatan
- Batas ZEE
- Batas ZEE kesepakatan belum diratifikasi
- Batas ZEE perlu kesepakatan
- Batas ZEE dan Landas Kontinen Indonesia (200 mil laut)
- Batas ZEE dan Landas Kontinen belum diratifikasi
- Batas Laut Teritorial
- Batas Laut Teritorial perlu kesepakatan
- Batas Zona Tambahan
- Garis Pangkal
- Titik Dasar
- Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)
- Batas Maritim Indonesia-Australia terkait Pengelolaan Perikanan, ZEE, dan Landas Kontinen (Lihat daftar Batas Wilayah Yurisdiksi nomor 6, 12, dan 13)
- Batas Maritim Indonesia-Australia terkait Pengelolaan Perikanan dan ZEE (Lihat daftar Batas Wilayah Yurisdiksi nomor 12 dan 13)
- Batas Maritim Indonesia-Australia terkait Pengelolaan Perikanan

Warna Ketinggian :
> 5500 m
2500 - 5500 m
2000 - 2500 m
1500 - 2000 m
1000 - 1500 m
500 - 1000 m
250 - 500 m
100 - 250 m
50 - 100 m
25 - 50 m
0 - 25 m

Warna Kedalaman :
0 - 25 m
25 - 50 m
50 - 100 m
100 - 250 m
250 - 500 m
500 m - 1000 m
1000 m - 3000 m
3000 m - 5000 m
5000 m - 8000 m
> 8000 m

AN REPUBLIK INDONESIA



PROFIL INDONESIA:

Jumlah Provinsi: 34

Jumlah Kabupaten/kota: 508

Jumlah pulau yang terdaftar dan berkoordinat: 13.466 pulau

Panjang garis pantai: 99.093 km

Luas wilayah daratan: 1.890.739 km²

Luas perairan kepulauan: 3.092.085 km²

Luas laut teritorial: 282.583 km²

Luas landas kontinen: 2.749.001 km²

Luas zona ekonomi eksklusif: 2.936.345 km²

Potensi Fisik Maritim Indonesia

Pasir Timbul, Raja Ampat (BIG, 2016)

Peta Sebaran Mangrove di Indonesia

Mangrove adalah vegetasi pantai tropis yang hidup di antara laut dan daratan yang dipengaruhi oleh pasang surut. Jenis-jenis tumbuhan mangrove adalah pohon bakau, pohon perepat, pohon api-api, dan pohon nyirih. Luas hutan mangrove Indonesia mencapai 75% dari luas total mangrove di Asia Tenggara, atau sekitar 25% dari total luas hutan mangrove di dunia (KKP, 2015) Mangrove memiliki beberapa manfaat di antaranya melindungi pulau dari terjangan gelombang *(green belt)* dan menstabilkan pantai, menjernihkan air atau sebagai penahan lumpur dan perangkap sedimen, peredam gelombang dan angin badai, mengawali rantai makanan, melindungi dan memberi nutrisi *(nursery dan spawning)*, habitat larva ikan, udang, dan biota laut lainnya, serta sebagai tempat pariwisata.

Peta Sebaran Terumbu Karang di Indonesia

Terumbu Karang adalah endapan-endapan masif kalsium karbonat ($CaCO_3$) yang dihasilkan oleh organisme karang pembentuk terumbu (karang hermartipik) dari filum *Cnidaria,* ordo *Scleractinia* yang hidup bersimbiosis dengan plankton *zooxantellae*, dan sedikit tambahan dari *algae* berkapur serta organisme lain yang menyekresi kalsium karbonat (KKP, 2015). Terumbu karang merupakan habitat hidup sejumlah spesies binatang laut, tempat pemijahan, peneluran, dan pembesaran anak-anak ikan. Kondisi terumbu karang Indonesia secara umum adalah 5% berstatus sangat baik, 27,01% dalam kondisi baik, 37,97% dalam kondisi buruk, dan 30,02% dalam kondisi sangat buruk (LIPI, 2016).

Peta Sebaran Pemutihan Karang *(Coral Bleaching)*

Pemutihan karang *(Coral Bleaching)* adalah berubahnya warna karang dari warna alaminya menjadi warna putih pucat. Pemutihan Karang terjadi akibat hilangnya alga simbiotiknya yang bernama *zooxanthellae* yang banyak hidup di jaringan karang atau hilangnya pigmen warna yang memberikan warna pada karang. Tanpa *zooxanthellae* tersebut karang

tidak dapat bertahan hidup lebih lama. Pemutihan Karang biasanya terjadi karena gangguan alam seperti tingginya tingkat sinar ultraviolet, perubahan salinitas secara tiba-tiba, kekurangan cahaya dalam jangka waktu yang lama, dan penyakit. Faktor pengganggu lainnya adalah sedimentasi, polusi, dan penangkapan ikan dengan bahan peledak. Apabila proses pemutihan karang terus berlanjut, akan mengakibatkan kematian masal hewan-hewan karang yang mengakibatkan hilangnya habitat spesies ikan dan pelagik lainnya (KKP, 2016)

Peta Sebaran Lamun di Indonesia

Lamun *(seagrass)* adalah tanaman berbunga yang tumbuh di dasar laut dengan daun yang memanjang dan tegak serta mempunyai serupa akar yang disebut rizoma yang terkubur di substrat. Lamun juga dikenal dengan istilah alang-alang laut. Komunitas lamun di daerah tropis berperan penting dalam interaksinya dengan mangrove dan terumbu karang. Ketiganya membentuk ekosistem pesisir menjadi stabil sehingga menunjang faktor-faktor fisik dan biologis bagi komunitas lain. Terumbu karang berperan

sebagai penghalang sehingga memungkinkan komunitas mangrove dan lamun di belakangnya dapat tumbuh dengan baik. Lamun menjebak sedimen dan memperlambat gerakan air sehingga menguntungkan bagi terumbu karang yang sangat rentan terhadap kelebihan sedimen di perairan. Sedimen dari darat terperangkap di komunitas mangrove sehingga meminimalisasi tutupan lumpur pada terumbu karang dan padang lamun. Kumpulan sedimen yang dikumpulkan oleh lamun selanjutnya dapat menjadi substrat bagi komunitas mangrove (KKP).

Peta Sebaran Cekungan di Indonesia

LEGENDA:

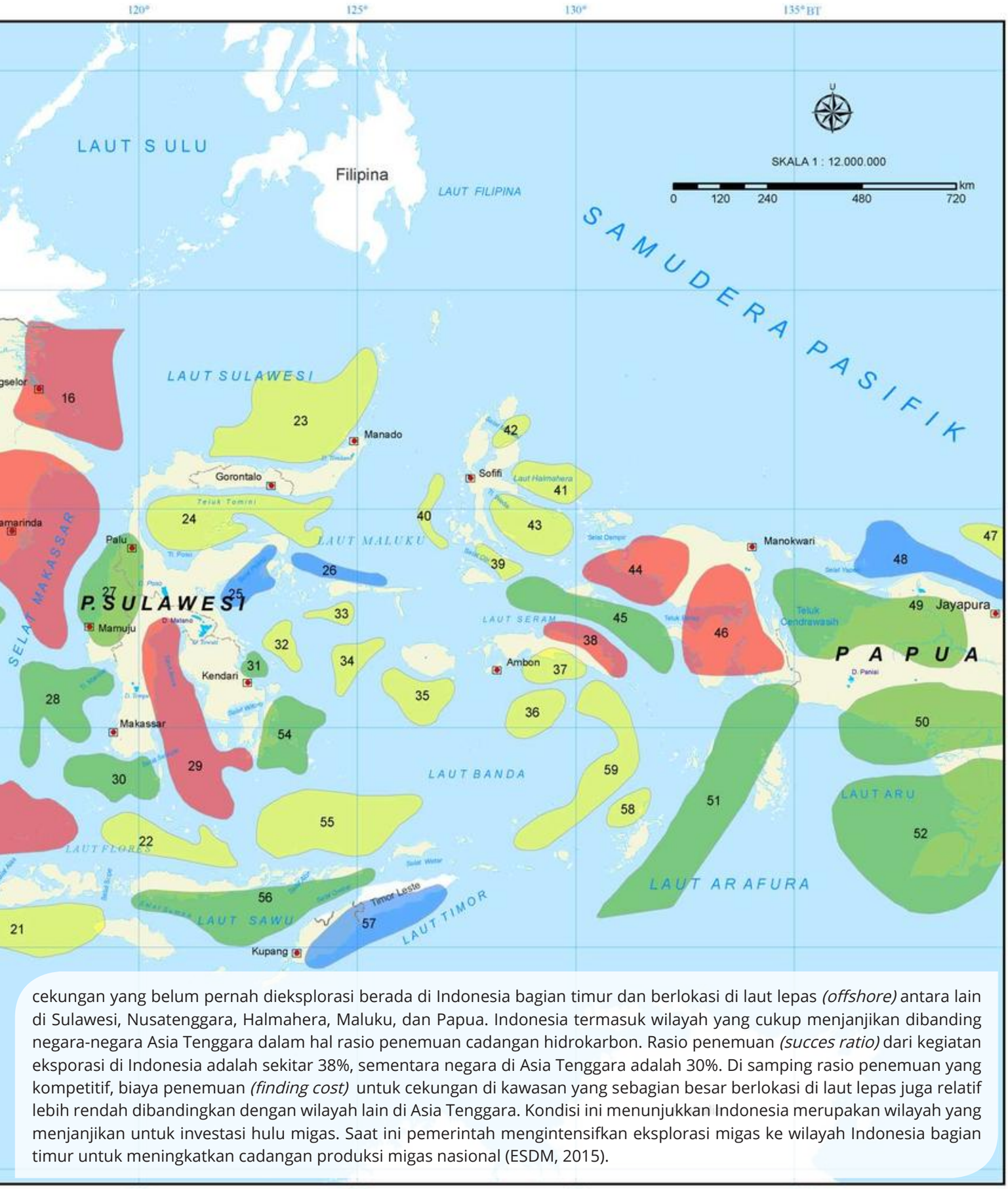
- Ibukota Negara
- Ibukota Provinsi
- Batas Negara
- Batas Provinsi
- Garis Pantai
- Sungai
- Danau/Waduk

Nama-Nama Cekungan:

1	Natuna Barat	16	Tarakan	31	Manji	46	Bintuni
2	Sumatera Utara	17	Asem-asem	32	Sula Bangka	47	Waropen
3	Sibolga	18	Utara Timur Laut Jawa	33	Sula Selatan	48	Biak
4	Sumatera Tengah	19	Utara Timur Laut Jawa	34	Buru Barat	49	Waipoga
5	Bengkulu	20	Jawa Selatan	35	Buru	50	Akimeugah
6	Sumatera Selatan	21	Lombok Bali	36	Weber Barat	51	Palung Aru
7	Sunda	22	Flores	37	Seram Selatan	52	Sahul
8	Jawa Utara Timur Laut	23	Minahasa	38	Seram	53	Natuna Timur
9	Billiton	24	Gorontalo	39	Obi Selatan	54	Buton
10	Pati	25	Banggai	40	Obi Utara	55	Tukang Besi
11	Ketungau	26	Sula	41	Halmahera Timur	56	Sawu
12	Melawi	27	Laiang	42	Utara Halmahera	57	Timor
13	Pembuang	28	Makassar Selatan	43	Halmahera Selatan	58	Tanimbar
14	Barito	29	Bone	44	Salawati	59	Weber
15	Kutai	30	Spermonde	45	Misool		

Sumber: - Lemigas.esdm.go.id, BIG,2013

Cekungan sedimen adalah kerak bumi *(mantle)* yang terdepresi ke dalam (cekung) dan merupakan tempat akumulasi endapan yang mengandung senyawa hidrokarbon seperti minyak dan gas bumi (migas). Indonesia memiliki 60 cekungan sedimen di seluruh wilayah. Dari jumlah itu 38 cekungan sudah dilakukan eksplorasi, sedangkan 22 cekungan belum pernah dilakukan kegiatan eksplorasi. Sebagian besar



cekungan yang belum pernah dieksplorasi berada di Indonesia bagian timur dan berlokasi di laut lepas *(offshore)* antara lain di Sulawesi, Nusatenggara, Halmahera, Maluku, dan Papua. Indonesia termasuk wilayah yang cukup menjanjikan dibanding negara-negara Asia Tenggara dalam hal rasio penemuan cadangan hidrokarbon. Rasio penemuan *(succes ratio)* dari kegiatan eksporasi di Indonesia adalah sekitar 38%, sementara negara di Asia Tenggara adalah 30%. Di samping rasio penemuan yang kompetitif, biaya penemuan *(finding cost)* untuk cekungan di kawasan yang sebagian besar berlokasi di laut lepas juga relatif lebih rendah dibandingkan dengan wilayah lain di Asia Tenggara. Kondisi ini menunjukkan Indonesia merupakan wilayah yang menjanjikan untuk investasi hulu migas. Saat ini pemerintah mengintensifkan eksplorasi migas ke wilayah Indonesia bagian timur untuk meningkatkan cadangan produksi migas nasional (ESDM, 2015).

Peta Ekoregion Laut Indonesia

Ekoregion adalah pola susunan berbagai ekosistem dan proses di antara ekosistem tersebut yang terikat dalam suatu satuan geografis. Pendekatan ekoregion menghasilkan batas *(boundary)* sebagai satuan unit analisis dengan mempertimbangkan ekosistem pada sistem yang lebih besar. Pendekatan ekoregion bertujuan untuk melihat keterkaitan, interaksi,

interdependensi, dan dinamika pemanfaatan berbagai sumberdaya alam antar ekosistem di wilayah ekoregion. Selain itu, pendekatan ekoregion bertujuan untuk memperkuat koordinasi dalam perencanaan, pengelolaan, perlindungan, pemantauan, dan evaluasi lingkungan hidup secara bersama antar sektor dan antar daerah. UU No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menetapkan bahwa terdapat 8 pertimbangan untuk penetapan ekoregion, yaitu (a) karakteristik bentang alam; (b) daerah aliran sungai; (c) iklim; (d) flora dan fauna; (e) ekonomi, (f) kelembagaan masyarakat; (g) sosial budaya, dan (h) hasil inventarisasi lingkungan hidup.

Peta Sebaran Konservasi Laut di Indonesia

Konservasi laut merupakan upaya perlindungan, pelestarian, dan pemanfaatan suatu wilayah atau sumberdaya ikan dan ekosistemnya untuk menjamin keberaadaan dan keseimbangan sumberdaya ikan dan ekosistemnya di dalam suatu kawasan perairan. Konservasi ini meliputi perairan, pulau-pulau kecil serta pesisir. Di Indonesia ada beberapa zona yang dijadikan tempat konservasi diantaranya Papua, Nusa Tenggara, Laut

Banda, Selat Makassar, Kalimantan Utara, Halmahera, Sumatera Barat, Laut Arafura, Paparan Sunda, Timur Laut Sulawesi, Selatan Jawa, dan Selat Malaka. Tiap-tiap wilayah ditentukan prioritasnya agar tindakan konservasi yang dilakukan sesuai dengan yang dibutuhkan. Pada periode 2003-2013 KKP dan Pemerintah Daerah telah berhasil menginisiasi, mencadangkan, dan atau menetapkan sebanyak 99 kawasan konservasi perairan laut dengan luas keseluruhan mencapai 11 juta ha lebih (KKP, 2013).

BPM PROV. PAP BARAT APBD

Potensi Sosial dan Budaya Maritim Indonesia

Pelabuhan Rakyat Sorong (BIG, 2016)

Peta Sebaran Unit Usaha Rumah Tangga Perikanan Tangkap

Indonesia memiliki 12.827 desa yang berbatasan langsung dengan laut (desa tepi laut) atau 15,6 % dari jumlah total desa yang ada di Indonesia pada tahun 2014. Dengan panjang garis pantai keseluruhan 99.093 km, maka setiap 100 km panjang garis pantai Indonesia terdapat 13 desa tepi laut. Perkiraan jumlah penduduk yang tinggal di desa tepi laut sekitar 11,25 % dari seluruh penduduk Indonesia, namun tidak semua penduduk tersebut memiliki kapasitas dalam memanfaatkan sumberdaya kelautan secara optimal. (BPS, 2015)

Peta Sebaran Suku Bajo di Indonesia

Suku Bajo adalah salah satu suku pelaut ulung yang dimiliki oleh Bangsa Indonesia. Suku ini biasanya membangun rumah di atas air laut atau di tepian pantai. Bagi mereka, laut bukan sekedar sebagai tempat mereka lahir, tetapi untuk hidup dan menetap sampai mereka meninggal. Terkadang mereka tinggal di atas perahu sehingga mereka dikenal sebagai manusia laut. Kehidupan mereka akan berpindah-pindah mengikuti suatu pola tertentu yang berkaitan erat dengan kondisi laut yaitu ada tidaknya jenis ikan yang ditangkap, arah angin, dan derasnya arus pada musim tertentu. Suku Bajo sebagai salah satu ikon etnis maritim yang paling terkenal selalu diasosiasikan dengan wilayah pulau-pulau kecil di perairan Sulawesi.

Peta Diaspora Suku Bugis

Suku Bugis adalah suku yang terkenal dengan kemampuan melautnya. Ikon yang terkenal dari Suku Bugis adalah Kapal Pinisi. Kapal yang umumnya memiliki dua tiang layar utama dengan tujuh buah layar ini biasanya digunakan untuk pengangkutan barang antar pulau. Saat ini, selain diproduksi sebagai kapal tradisional pengangkut barang, Kapal Pinisi juga telah diproduksi sebagai kapal pesiar mewah. Selain terkenal dengan kemampuan melautnya, Suku Bugis dikenal sebagai suku yang suka merantau dan berniaga. Diaspora Suku Bugis tersebar di berbagai wilayah Nusantara hingga ke Mancanegara. Menurut data BPS tahun 2010 populasi suku Bugis mencapai 6,3 juta jiwa.

Peta Sebaran Lembaga Pendidikan Kemaritiman di Indonesia

Penanaman jiwa pelaut dapat dikenalkan pada generasi muda sejak dini salah satunya dengan penyelenggaraan sekolah atau perguruan tinggi yang berorientasi maritim. Saat ini, di Indonesia sudah banyak tersebar lembaga pendidikan dan perguruan tinggi yang menyelenggarakan pendidikan kelautan atau kemaritiman. Terlihat hampir di seluruh wilayah Indonesia terdapat lembaga pendidikan kemaritiman. Namun, jumlah sumberdaya manusia yang dihasilkan oleh lembaga pendidikan kemaritiman tersebut masih belum bisa memenuhi kebutuhan sumberdaya manusia di sektor maritim.

Pasar Pelelangan Ikan Kota Sorong, Papua Barat (BIG 2016)

Potensi Ekonomi Maritim Indonesia

Peta Sebaran Pelabuhan Perikanan di Indonesia

Pelabuhan perikanan merupakan basis utama dalam kegiatan industri perikanan tangkap yang harus mampu menjamin suksesnya aktivitas usaha perikanan tangkap di laut. Pelabuhan perikanan berperan sebagai terminal yang menghubungkan kegiatan usaha di laut dan di darat ke dalam suatu sistem usaha. Indonesia sampai dengan saat ini menempati peringkat III ekspor ikan laut di dunia. Di Indonesia terdapat 1.260 pelabuhan perikanan yang terdiri dari tujuh kelas pelabuhan yaitu 1. CPPI, 2. PP, 3. Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI), 4. PPIPUD, 5. Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN), 6. Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP), 7. Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS).

Peta Sebaran Pelabuhan Utama di Indonesia

Pelabuhan adalah tempat bersandarnya kapal-kapal dagang maupun kapal-kapal penumpang yang berasal dari domestik maupun mancanegara. Pelabuhan juga sering diartikan sebagai jembatan yang menghubungkan dari satu pulau ke pulau lain. Indonesia memiliki banyak wilayah strategis yang sering dilalui kapal-kapal dari berbagai negara. Namun, sarana dan prasarana di beberapa pelabuhan di Indonesia masih belum memadai. Sehingga pembangunan infrastruktur pelabuhan harus terus berjalan dan berkesinambungan.

Peta Sebaran Industri Galangan Kapal Milik Negara

Galangan kapal adalah tempat yang digunakan untuk membuat dan memperbaiki kapal seperti kapal pesiar/ *yacht*, kapal kargo, kapal tanker, kapal perang, dan kapal selam. Galangan kapal menjadi sangat penting ketika bangsa kita ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Saat ini, di Indonesia terdapat 250 Industri galangan kapal yang empat di antaranya berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Industri galangan kapal nasional pada tahun 2015 telah mampu membangun berbagai jenis dan ukuran kapal sampai dengan 50.000^{DWT} dan mampu mereparasi kapal sampai dengan kapasitas 150.000^{DWT} (Kemenperin, 2015).

Peta Sebaran Lokasi Wisata Bahari di Indonesia

Wisata bahari merupakan salah satu program unggulan dan prioritas dalam pembangunan kepariwisataan nasional. Arah pengembangan wisata bahari terdiri dari pengenalan tempat tujuan wisata, dukungan bagi kampanye pelestarian lingkungan, dan peningkatan wisata bahari. Pengembangan wisata bahari bernilai strategis dalam pengembangan budaya bahari, usaha multisektor, ekonomi daerah, dan pengembangan peran serta masyarakat (Kantor Staf Presiden, 2015). Devisa negara dari sektor pariwisata secara keseluruhan adalah 140 triliun rupiah

dengan 11 juta wisatawan mancanegara pada tahun 2014 dan ditargetkan menjadi 280 triliun rupiah dengan 13 juta wisata mancanegara pada tahun 2019 (Kemenpar, 2016). Wisata bahari diharapkan menjadi penopang pencapaian target pemerintah di sektor pariwisata.

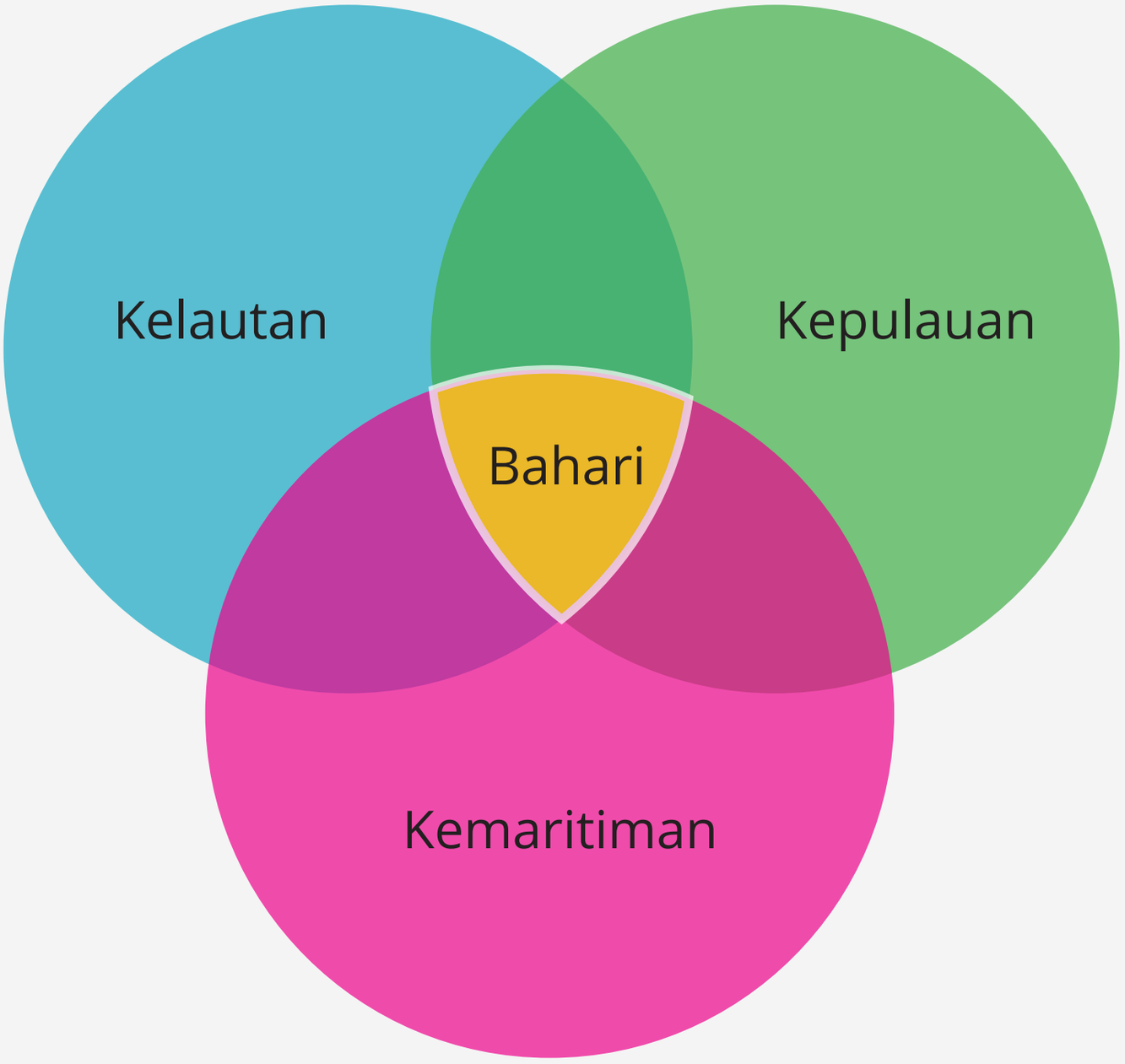
Peta Sebaran Lokasi *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing*

IUU *Fishing* adalah penangkapan ikan secara *illegal* (tidak berizin, berada di lokasi konservasi, dan melawan hukum setempat), *unreported* (tidak dilaporkan dan tidak tergabung dalam kelompok nelayan lokal), dan *unregulated* (kapal tidak mempunyai kebangsaan dan pengambilan ikan melebihi jumlah yang diperbolehkan). Berdasarkan data *Food and Agricultural Organization* (FAO), Indonesia mengalami kerugian sebesar 3,21 miliar USD per tahun akibat pencurian ikan yang dilakukan oleh nelayan asing di perairan Indonesia.

Peta Sebaran Pelabuhan Strategis Jalur Tol Laut di Indonesia

Sudah sekian lama banyak orang yang beranggapan bahwa laut adalah pemisah daratan. Hal inilah yang membuat kita terasing dan kurang memanfaatkan kekuatan dan kelebihan laut. Dalam beberapa kesempatan Presiden Indonesia, Joko Widodo, ingin mengembalikan jati diri bangsa sebagai bangsa bahari dengan salah satu kebijakannya yaitu membangun dan memperbaiki infrastruktur yang berhubungan dengan laut salah satunya dengan merancang Jalur Tol Laut.

Tri Dimensi Nusantara



Sumber: Integrasi Informasi Geospasial Pelabuhan dan Konektivitas Hinterland - Foreland, Aris Poniman, Lemhanas, 2016

Laut
Masa Depan
Bangsa

Tantangan dan Peluang Maritim Indonesia di Masa Yang Akan Datang

Sebagai Negara Maritim terbesar di Dunia, seharus Indonesia dikenal dunia dengan potensi maritim yang ada. Menjadi suatu tantangan bagi kita untuk mem "*branding* " Indonesia sebagai negara maritim. Dengan memfokuskan pembangunan pada sektor :

1. Infrastruktur dan transportasi laut
2. Pengembangan sumberdaya laut
3. Pengembangan teknologi maritim
4. Pengembangan wisata bahari
5. Serta pengembangan SDM kemaritiman

Sesuai dengan posisi geopolitik, geostrategis, dan geografis sebagai negara kepulauan, bangsa Indonesia dapat berkembang dengan konsep poros maritim. Negara ini memiliki empat titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal dalam transportasi perdagangan dunia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar yang menjadi peluang besar untuk memfasilitasi dan menyediakan jasa industri perdaganganan serta pelayaran maritim dunia. Untuk menjawab tantangan tersebut, Indonesia

harus menyiapkan sumber daya manusia dan teknologi. Pembangunan infrastruktur pelabuhan yang berkesinambungan akan memberikan peluang besar bagi Indonesia untuk disinggahi kapal-kapal luar negeri dalam skala besar.

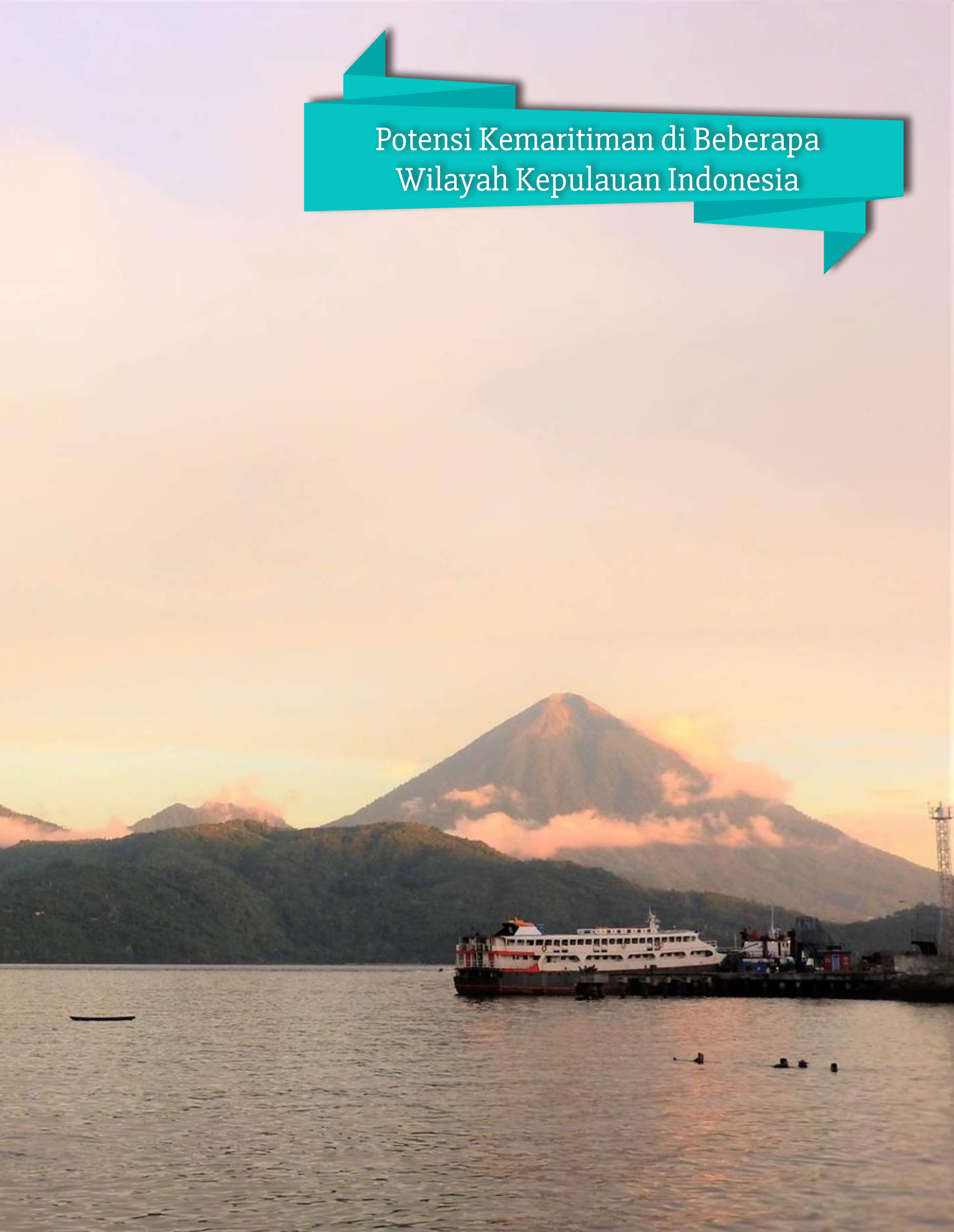
Adanya gagasan Presiden Jokowi untuk mengalihkan fokus pembangunan dari Indonesia bagian barat ke Indonesia bagian timur adalah langkah yang tepat guna meningkatkan serta mengoptimalkan potensi maritim di wilayah timur Indonesia. Banyak potensi maritim Indonesia yang belum dimanfaatkan secara maksimal dikawasan Indonesia bagian timur.

Potensi ekonomi kelautan Indonesia diperkirakan mencapai Rp 7.200 triliun per tahun, lapangan kerja yang akan tercipta lebih dari 30 juta orang. Data dari *Food and Agriculture Organization* (FAO) tahun 2012, menyebutkan bahwa Indonesia adalah negara ke-3 terbesar memproduksi ikan tangkap setelah Tiongkok dan India.

Potensi laut Indonesia masih belum dimanfaatkan secara maksimal. Kita harus belajar pada negar-negara yang perekonomian sektor lautnya sudah maju seperti Jepang yang mampu menyumbang 48,5 persen PDB atau setara dengan 17.500 miliar dolar AS. Sementara Thailand yang garis pantainya hanya 2.800 kilometer mampu menyumbang devisa sebesar 212 miliar dolar AS.

Pantai Falajawa, Ternate (BIG, 2016)

Potensi Kemaritiman di Beberapa Wilayah Kepulauan Indonesia



Peta Provinsi Papua Barat

120°
125°
130°
135°
140°BT
U
SKALA 1:2.250.000
0 175 350 700 1.050 1.400 1.750
Km
10°LU
05°
00°
05°
10°
15°LS
Manokwari
Kab. Manokwari
Kab. Pegunungan Arfak
PAPUA BARAT
Maybrat
Kab. Manokwari Selatan
Kab. Teluk Bintuni
Bintuni
Teluk Bintuni
Berau
Teluk Wondama
Rasiey
Selat Yapen
Teluk Cendrawasih
Kab. Fak-fak
Kab. Teluk Wondama
Kab. Kaimana
Teluk Sebakor
Kaimana
Teluk Kamarau
PROVINSI PAPUA
Teluk Etna

Pelabuhan di Papua Barat

Papua Barat adalah salah satu provinsi di Indonesia yang terletak di ujung barat Papua dengan Manokwari sebagai Ibukota provinsi. Sebelumnya, Papua Barat memiliki nama Irian Jaya Barat yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 45 Tahun 1999 tentang Pembentukan Provinsi Irian Jaya Tengah, Provinsi Irian Jaya Barat, Kabupaten Paniai, Kabupaten Mimika, Kabupaten Puncak Jaya dan Kota Sorong. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2007 tentang Perubahan nama Provinsi Irian Jaya Barat menjadi Provinsi Papua Barat tanggal 18 April 2007, nama provinsi ini diubah menjadi Papua Barat. Papua Barat dan Papua merupakan provinsi yang memperoleh status otonomi khusus.

Pelabuhan Teminabuan, (BIG 2016)

Pelabuhan Sorong (BIG, 2016)

Provinsi Papua Barat terdiri dari 12 (dua belas) kabupaten dan 1 (satu) kota, yaitu Kabupaten Sorong, Kabupaten Manokwari, Kabupaten Fakfak, Kabupaten Sorong Selatan, Kabupaten Raja Ampat, Kabupaten Teluk Bintuni, Kabupaten Teluk Wondama, Kabupaten Kaimana, Kabupaten Tambrauw, Kabupaten Maybrat, Kabupaten Manokwari Selatan, Kabupaten Pegunungan Arfak, dan Kota Sorong. Terdiri dari 203 kecamatan, 87 kelurahan, dan 1.628 desa (Kemendagri, 2015).
Untuk mendukung konektivitas antar wilayah di Papua Barat yang luas, Pemerintah telah membangun beberapa infrastruktur pelabuhan.

Berikut ini adalah pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di Papua Barat:

1. Pelabuhan Sorong
2. Pelabuhan Manokwari
3. Pelabuhan Fakfak

4. Pelabuhan Kaimana
5. Pelabuhan Bintuni
6. Pelabuhan Teminabuan
7. Pelabuhan Wasior

Di antara pelabuhan-pelabuhan tersebut, Pelabuhan Sorong sedang dipersiapkan untuk menjadi salah satu simpul rencana tol laut. Saat ini pemerintah sedang menitikberatkan pembangunan infrastruktur di wilayah timur Indonesia.

Selain pelabuhan-pelabuhan yang sudah dikelola oleh Kementerian Perhubungan, untuk mendukung konektivitas antar pulau Papu Barat juga mempunya sejumlah pelabuhan rakyat seperti Pelabuhan Rakyat Waisai, Sorong, Teluk Wondama, dan lain-lain.

Pelabuhan Waisai terletak di Kabupaten Raja Ampat. Pelabuhan ini berada di Selatan Pulau Waigeo salah satu pulau yang ada di Raja Ampat. Pelabuhan Waisai adalah pintu gerbang menuju lokasi wisata bahari yang ada di Raja Ampat. Nama Waisai mungkin belum banyak dikenal oleh masyarakat. Namun, Raja Ampat tentu sudah sangat familiar di telinga kita yang terkenal dengan wisata baharinya.

Pelabuhan Waisai (BIG, 2016)

Pelabuhan Rakyat Sorong (BIG, 2016)

Wilayah Indonesia bagian timur terutama Papua Barat dikenal oleh masyarakat lokal hingga mancanegara sebagai surga wisata bahari yang eksotis. Tidak hanya di permukaan laut, Papua Barat juga memiliki wisata bawah air yang menawan karena memiliki banyak terumbu karang dan spesies ikan endemik. Wisatawan dari mancanegara biasanya menghabiskan liburan musim panasnya untuk menetap dan berlama-lama di wilayah ini. Wisata bahari yang dapat dikunjungi Papua Barat di antaranya:

1. Wisata Bahari di Kabupaten Raja Ampat

Kabupaten Raja Ampat Merupakan Kabupaten Kepulauan yang terdiri dari 4 pulau besar yaitu Pulau Waigeo, Batanta, Salawati, Misol dan 1.847 pulau-pulau kecil. Keindahan alam bawah laut di wilayah Kabupaten Raja Ampat sudah sangat mendunia.

Pianemo, Raja Ampat (BIG 2016)

Terumbu karang di perairan Raja Ampat dinilai sebagai yang terlengkap di dunia karena dari 537 jenis karang yang ada di dunia, 75% berada di perairan ini. Perairan Raja Ampat juga memiliki keberagaman hayati ikan yang mencapai 1.150 jenis ikan laut (Pemkab. Raja Ampat, 2016).

2. Situs Purbakala Tapurarang, Fakfak

Situs yang terletak di Distrik Kokas, Kabupaten Fakfak, Papua Barat merupakan peninggalan zaman pra-sejarah. Situs ini berupa sebuah lukisan telapak tangan manusia dan binatang di sebuah tebing bebatuan yang sangat terjal. Lukisan pra-sejarah yang terdapat di tebing ini bisa dijumpai di Andamata, Fior, Forir, Darembang, dan Goras. Salah satu yang menjadi daya tarik dari situs purbakala ini adalah fakta bahwa meski sudah berumur ratusan tahun, lukisan yang dibuat dengan pewarna dari bahan-bahan alami tersebut masih tetap terlihat jelas hingga saat ini. Warna merah pada lukisan tebing ini menyerupai warna darah manusia sehingga masyarakat setempat menyebutnya sebagai lukisan cap tangan darah.

Situs Purbakala Tapurarang *(flickr.com)*

3. Taman Wisata Alam (TWA) Gunung Meja, Kota Manokwari

Taman Wisata Alam (TWA) Gunung Meja terletak di pusat Kota Manokwari. TWA ini memiliki fungsi sebagai tempat pariwisata, perlindungan sistem penyangga kehidupan, serta pengawetan keragaman jenis tumbuhan dan satwa. Aktivitas yang bisa dilakukan di tempat ini di antaranya adalah *trekking, hiking,* dan lain-lain. Keindahan flora hutan tropis yang sangat beragam dan memiliki bentuk unik menjadi daya tarik visual yang sangat memanjakan mata pengunjung. Tempat ini

dipercaya memiliki ratusan jenis pohon, puluhan jenis perdu, semak, liana, paku, dan tanaman herbal. Selain itu, belasan jenis anggrek dan beberapa jenis palem dan rotan juga hidup di sini.

4. Taman Nasional Laut Teluk Cenderawasih, Teluk Wondama

Taman Nasional Laut Teluk Cendrawasih (TNTC) adalah Taman Nasional Laut yang terluas di Indonesia. Dari luas keseluruhan 1.453.500 ha, 89,8% wilayahnya merupakan wilayah perairan. Potensi karang di TNTC tercatat 150 jenis dari 15 famili. Umumnya, ekosisitem terumbu karang terbagi menjadi dua zona yaitu zona rataan terumbu dan zona lereng terumbu. Jenis- jenis karang yang terdapat di TNTC antara lain adalah koloni karang biru, karang hitam, famili *faviidae, pectiniidae,* dan jenis karang lunak (KKP, 2002).

Taman Nasional Teluk Cendrawasih *(wwf.or.id)*

Di TNTC juga terdapat sumber air panas di Pulau Misowaar dan goa dalam air di Tanjung Mangguar. Umat Kristiani banyak yang berkunjung ke gereja di desa Yende di Pulau Roon, hanya untuk melihat kitab suci terbitan tahun 1898.

5. Wisata Kuliner di Tembok Berlin, Kota Sorong

Sorong bukan sekedar tempat transit sebelum menuju ke Raja Ampat karena banyak hal menarik yang bisa Anda lihat dan cicipi di sini, wisata kuliner di "Tembok Berlin" adalah salah satunya. Nama "Tembok Berlin" memang diambil dari nama tembok yang dulu memisahkan Jerman Barat dan Jerman Timur, meski yang ada di sini sama sekali tidak terlihat seperti itu. Tembok Berlin di Sorong adalah tembok pembatas antara pantai dengan jalan raya tepi pantai yang bentuknya memanjang. Di sore hari, kawasan ini sering dijadikan lokasi berkumpulnya turis dan penduduk untuk melihat matahari terbenam dan pada malam hari tempat ini akan beralih menjadi tempat makan, khususnya *seafood*.

Tembok Berlin, Kota Sorong (BIG, 2016)

Pesona Raja Ampat

Ketika mendengar Raja Ampat, tentu kita akan terbayang bahwa Raja Ampat adalah objek wisata bahari yang terdiri dari empat pulau yang ditaburi oleh batu-batu karang yang timbul dari dasar laut dan biasanya dikunjungi untuk berenang, *snorkeling*, dan menyelam. Padahal Raja Ampat adalah salah satu nama kabupaten di Provinsi Papua Barat. Letaknya di barat bagian Kepala Burung *(Vogelkoop)* Papua. Ada empat pulau besar di Kabupaten Raja Ampat di antaranya Pulau Waigeo, Pulau Batanta, Pulau Salawati, dan Pulau Misool.

Berikut ini adalah nama-nama destinasi wisata bahari yang ada di bagian utara Kepulauan Raja Ampat :

1. Wayag

Wayag adalah salah satu destinasi wisata yang seringkali dijadikan ikon Raja Ampat. Wayag adalah gugusan pulau eksokarst yang menonjol dari laut oleh tenaga endogen. Wayag merupakan destinasi terjauh dari Kepulauan Raja Ampat. Sehingga, jika ingin mengunjunginya diperlukan enam hingga delapan jam perjalanan dengan *speedboat* dari Pelabuhan Waisai.

2. Painemu

Serupa dengan Wayag, Painemu merupakan pulau-pulau batu gamping yang terbentuk sejak 15 juta tahun yang lalu. Di daerah ini, pola retakan yang saling berpotongan membentuk konfigurasi yang unik. Pengaruh struktur geologi dan pelarutan selama ratusan ribu tahun menghasilkan laguna berbentuk bintang segi lima. Fenomena ini menjadi daya tarik yang luar biasa yang dapat dinikmati dari puncak pulau-pulau di sekitarnya.

Laguna berbentuk Bintang Segi Lima (BIG, 2016)

Panorama dari atas pulau (BIG, 2016)

3. Teluk Kabui

Bagi anda yang ingin menikmati keindahan bawah laut di Raja Ampat, Teluk Kabui adalah alternetif lain ketika anda tidak bisa berkunjung ke Wayag. Tak hanya pemandangan bawah laut, pemandangan di permukaan lautnya pun tidak kalah indah. Banyak yang menjuluki Teluk Kabui sebagai surga yang terperangkap di bumi, karena untuk memasuki wilayah ini kita harus melewati dua buah karang yang menjulang sebagai pintu gerbang.

Susunan pulau-pulau karang yang berbaris melintang sehingga membentuk seperti bintang jika kita lihat dari ketinggian menjadikan

lokasi wisata ini diberi nama Pulau Bintang.

4. Kampung Wisata Arborek

Kampung Wisata Arborek merupakan sebuah perkampungan yang berada disalahsatu gugusan pulau di Raja Ampat. Pemandangan yang indah dan ramahnya penduduk sekitar membuat kita betah untuk belama-lama di tempat ini. Bagi yang menyukai bercengkrama dan bermain dengan ikan, disini adalah tempat yang tepat untuk dikunjungi.

Kampung Wisata Arborek (BIG, 2016)

Kampung Wisata Arborek 2 (BIG, 2016)

5. Pasir Timbul

Sesuai dengan namanya, lokasi wisata Pasir Timbul adalah tempat dimana munculnya pasir akibat surutnya air laut. Jika air pasang maka pasir yang ada akan tenggelam. Letak pasir timbul berada di tengah laut kepulauan Raja Ampat.

Pasir Timbul, (BIG, 2016)

6. Bird Watching Saporkren

Burung Cendrawasih adalah ikon dari Papua, Burung cantik ini kini masuk kedalam satwa yang dilindungi oleh pemerintah karena jumlahnya semakin berkurang. Bird Watching Saporkren adalah salah satu habitat asli burung Cendrwasih. Jika anda ingin melihatnya secara langsung tempat ini adalah pilihan tepat. Untuk melihat Cendrawasih, kita harus menaiki bukit terlebih dahulu kurang lebih dua jam perjalanan.

Saporkren, Raja Ampat (akutrip.wordpress)

Peta Provinsi Maluku Utara

127°
128°
129°
130° BT
2° LU
1°
0°
1° LS
2° LS
U
SKALA 1:2.100.000
0 175 350 700 1.050 1.400 1.750 Km
Kab.Pulau Morotai
Kab.Halmahera Barat
Kab.Halmahera Utara
Kab.Halmahera Timur
LAUT HALMAHERA
Teluk Kao
Kota Ternate
Pel. Bastiong
Sofifi
PROV. MALUKU UTARA
Kota Tidore Kepulauan
Kab.Halmahera Tengah
Teluk Weda
Weda
Teluk Payahe
Selat Dalio
Kab.Halmahera Selatan
Kab.Halmahera Selatan
Selat Obi
Kab. Halmahera Selatan
PROV. PAPUA BARAT

Pelabuhan Ahmad Yani, Ternate (BIG, 2016)

Pelabuhan Sofifi (BIG, 2016)

Pelabuhan Trikora, Tidore (BIG, 2016)

Pelabuhan Tobelo (BIG, 2016)

Pelabuhan Dufadufa (BIG, 2016)

Pelabuhan Daruba, Morotai (BIG, 2016)

Pelabuhan Bastiong, Ternate (BIG, 2016)

Pelabuhan Ferry Galala, Sofifi (BIG, 2016)

Pelabuhan Jailolo (BIG, 2016)

Sebagai salah satu Provinsi termuda dari 34 Provinsi di Indonesia, Maluku Utara resmi terbentuk pada tanggal 4 Oktober 1999, melalui UU RI Nomor 46 Tahun 1999 tentang Pembentukan Provinsi Maluku Utara, Kabupaten Buru, Kabupaten Maluku Tenggara Barat. Sebelum resmi menjadi sebuah provinsi, Maluku Utara merupakan bagian dari Provinsi Maluku, yaitu Kabupaten Maluku Utara.

Pada awal pendiriannya, Provinsi Maluku Utara beribukota di Ternate yang berlokasi di kaki Gunung Gamalama. Setelah 11 tahun masa transisi dan persiapan infrastruktur, tepat pada tanggal 4 Agustus 2010 ibukota Provinsi Maluku Utara dipindahkan ke Kota Sofifi yang terletak di Pulau Halmahera yang merupakan pulau terbesar di Maluku Utara.

Letak geografis Maluku Utara berada pada Koordinat 3º 40' LS- 3º 0' LU123º 50' - 129º 50' BT. Maluku Utara merupakan gugusan kepulauan dengan rasio daratan dan perairan 24 : 76. Maluku Utara memiliki gugusan pulau sebanyak 395 pulau dengan 83% atau sekitar 331 pulaunya belum berpenghuni. Luas wilayah Provinsi Maluku Utara terdiri dari 69,08% lautan dan 30,92% daratan. Oleh karena itu provinsi ini memiliki karakteristik maritim yang sangat kuat (Pemprov. Maluku Utara, 2014).

Suku-suku yang mendiami wilayah Maluku Utara adalah Suku Madole, Pagu, Ternate, Makian Barat, Kao, Tidore, Buli, Patani, Maba, Sawai, Weda, Gane, Makian Timur, Kayoa, Bacan, Sula, Ange, Siboyo, Kadai, Galela, Tobelo, Loloda, Tobaru, Sahu, keturunan bangsa Arab dan Eropa.

Kesultanan Ternate (BIG, 2016)

Roda perekonomian di Maluku Utara sebagian besar bersumber dari perekonomian rakyat yang bertumpu pada sektor pertanian, perikanan dan jenis hasil laut lainnya. Kita tentu ingat dahulu provinsi Maluku Utara adalah kawasan produksi rempah yang banyak dicari para pedagang dari Asia hingga Eropa.

Pada abad ke-13, para pedagang dan ulama dari Malaka serta Jawa menyebarkan Islam ke sana. Masuknya Islam ke Maluku Utara erat kaitannya dengan kegiatan perdagangan terutama perdagangan rempah.

Kesultanan Tidore (BIG, 2016)

Provinsi Maluku Utara terkenal juga dengan sebutan *Moloku Kie Raha* atau Kesultanan Empat Gunung di Maluku. Karena pada mulanya daerah ini merupakan wilayah 4 kerajaan besar Islam di Timur Nusantara yang terdiri dari:

- Kesultanan Bacan
- Kesultanan Jailolo
- Kesultanan Tidore
- Kesultanan Ternate

Banyaknya rempah yang dihasilkan oleh Ternate dan Tidore mengakibatkan lalu lintas laut Maluku Utara menjadi sangat ramai. Berdirinya kesultanan-kesultanan yang ada di Maluku Utara semakin menjadikan Maluku Utara sebagai rute utama para pedagang.

Hal ini menyebabkan Bangsa Eropa seperti Portugis, Belanda, Spanyol, Inggris dan lain-lain yang merasa tidak puas terhadap Malaka yang hanya sekedar tempat transit rempah. Para pedagang dari Eropa kemudian langsung berlayar ke Maluku Utara tempat sumber penghasil rempah.

Kerjasama dengan bangsa eropa terus berlangsung baik, sampai pada suatu ketika Bangsa Eropa mulai serakah dan ingin memonopoli perdagangan rempah yang tengah bertumbuh sangat pesat. Pada mulanya Bangsa Portugis mengadu domba Kesultanan Ternate dan Kesutanan Tidore, Kemudian berlanjut pada konflik antar Bangsa Eropa sendiri yaitu Portugis, Belanda dan Inggris untuk memperebutkan wilayah Maluku Utara terutama Ternate dan Tidore.

Pulau Morotai, Saksi Perjuangan Pembebasan Irian Barat

Monumen TRIKORA, Kab. P.Morotai (BIG, 2016)

Pulau Morotai adalah pulau yang terletak di Kabupaten Pulau Morotai, sebelah utara Provinsi Maluku Utara. Pulau Morotai yang merupakan salah satu pulau terluar Indonesia dan berada di pesisir Samudera pasifik dan berbatasan langsung dengan perairan Filipina. Pulau Morotai mempunyai keindahan Alam yang sangat menarik dan mempesona terutama keindahan baharinya. Pulau Morotai juga memiliki lika-liku sejarah yang sangat panjang dan tidak akan bosan untuk diceritakan. Banyak sekali peristiwa besar terjadi di Pulau Morotai diantaranya adalah perang sengit antara tentara gabungan dibawah aliansi sekutu melawan tentara Kekaisaran Jepang pada saat Perang Dunia Kedua sedang berkecamuk dan peristiwalainyangtakkalahpentingnyayaitukisahperjuangan rakyat dalam operasi pembebasan Irian Barat dari Belanda.

Penyerahan kedaulatan Indonesia dari Belanda pada Konferensi Meja Bundar (KMB) menyisakan sengketa Irian Barat, pada saat KMB berlangsung Belanda berjanji akan membicarakan status Irian Barat tersebut setahun setelah KMB ditandatangani, ternyata janji Belanda tersebut diingkari hingga sampai lebih dari sepuluh tahun. Semua bermula dari pidato Presiden Soekarno pada tanggal 19 Desember 1961 di alunalun Yogyakarta yang berbunyi:

1. Gagalkan pembentukan negara boneka Papua buatan Belanda.
2. Kibarkan Sang Merah Putih di Irian Barat, tanah air Indonesia.
3. Bersiaplah untuk mobilisasi umum guna mempertahankan kemerdekaan dan kesatuan tanah air dan bangsa.

Soekarno menyerukan Komando kepada rakyat untuk membebaskan Irian Barat, yang sekarang menjadi Papua dan Papua Barat. Inilah awal dari peristiwa 55 tahun lalu, yang pada hari ini kita kenal sebagai peristiwa Tri Komando Rakyat alias Trikora.

Wujud pelaksanaan perintah Presiden yang juga adalah Panglima Tertinggi Angkatan Perang Republik Indonesia, adalah operasi pembebasan Irian Barat. Pelaksanaannya berupa infiltrasi dari udara dan serbuan dari laut. Dalam kancah peperangan antara Indonesia dan Belanda, Pulau Morotai dijadikan basis militer dan infiltrasi untuk melakukan operasi militer dan penyerangan ke Irian Barat karena di Pulau Morotai banyak bandara-bandara udara peninggalan sekutu pada saat perang dunia kedua yang bisa digunakan untuk landasan pesawat-pesawat tempur Indonesia. Jika di sebelah Selatan Irian Barat militer Indonesia menyerang Belanda lewat armada laut, di Utara tepatnya di Pulau Morotai Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) membangun basis militer udara dengan menggunakan pangkalan udara peninggalan sekutu. Berikut ini adalah jenis pesawat tempur yang dimiliki Indonesia dalam operasi pembebasan Irian Barat:

1. F-51 Mustang
2. Pesawat Pembom Pemburu B-25 Mitchell
3. 49 Pesawat Pemburu Sergap MiG-17
4. 10 Pesawat Pemburu Sergap MiG-19
5. 20 Pesawat Pemburu Sergap MiG-21 Fishbed
6. 30 Pesawat Jet MiG-15
7. 22 Pesawat Pembom Ringan ILYUSHIN II-28
8. 26 Pesawat Pembom Strategis Jarak Jauh TUPOLEV-16 (saat itu hanya 4 negara yang memiliki pembom strategis jarak jauh yaitu Uni Soviet, Amerika Serikat, Inggris dan Indonesia)

Lebih dari 500 prajurit Pasukan Gerak Tjepat (PGT), cikal bakal Korps Pasukan Khas Angkatan Udara (Korpaskhas TNI AU), diterjunkan ke hutan belantara Irian Barat sejak April hingga Agustus tahun 1962. Mereka dimobilisasi secara bertahap menggunakan pesawat C-47 Dakota dan C-130B Hercules. Pasukan pertama PGT diterjunkan melalui daerah Fakfak dan Kaimana pada 26 April 1962.

Dunia Internasional benar-benar dikejutkan dengan kekuatan dan keberanian militer Indonesia yang dalam waktusingkattelahmengepungBelandadiIrianBarat.Kondisi inilah yang akhirnya memaksa Belanda dan Sekutunya yaitu Amerika Serikat dan Australia untuk menyelenggarakan perundingan di Markas besar PBB tanggal 15 Agustus 1962. yang menghasilkan "Persetujuan New York". Berikut ini adalah isi dari Persetujuan New York :

1. Sesudah disahkannya persetujuan Belanda-Indonesia, paling lambat pada tanggal 1 Oktober 1962 UNTEA akan berada di Irian Barat.
2. Pasukan Indonesia yang sudah berada di Irian Barat tetap tinggal di Irian Barat, tetapi di bawah kekuasaan UNTEA.
3. Angkatan perang Belanda secara berangsur-angsur dipulangkan.
4. Antara Irian Barat dan daerah Indonesia lainnya berlaku lalu lintas bebas.
5. Mulai tanggal 31 Desember 1962 bendera Indonesia berkibar di samping bendera PBB.
6. Paling lambat tanggal 1 Mei 1963 UNTEA harus menyerahkan Irian Barat kepada Republik Indonesia.

Pada akhirnya Irian Barat kembali kedalam pangkuan Ibu Pertiwi.

Peta Pulau Morotai

Monumen Trikora:

Monumen Trikora di resmikan pada tanggal 15 September 2012 oleh Presiden RI DR. H. Susilo Bambang Yudhoyono. Monumen ini dibangun untuk mengenang jasa pahlawan yang gugur pada saat berjuang membebaskan Irian Barat dari Belanda.

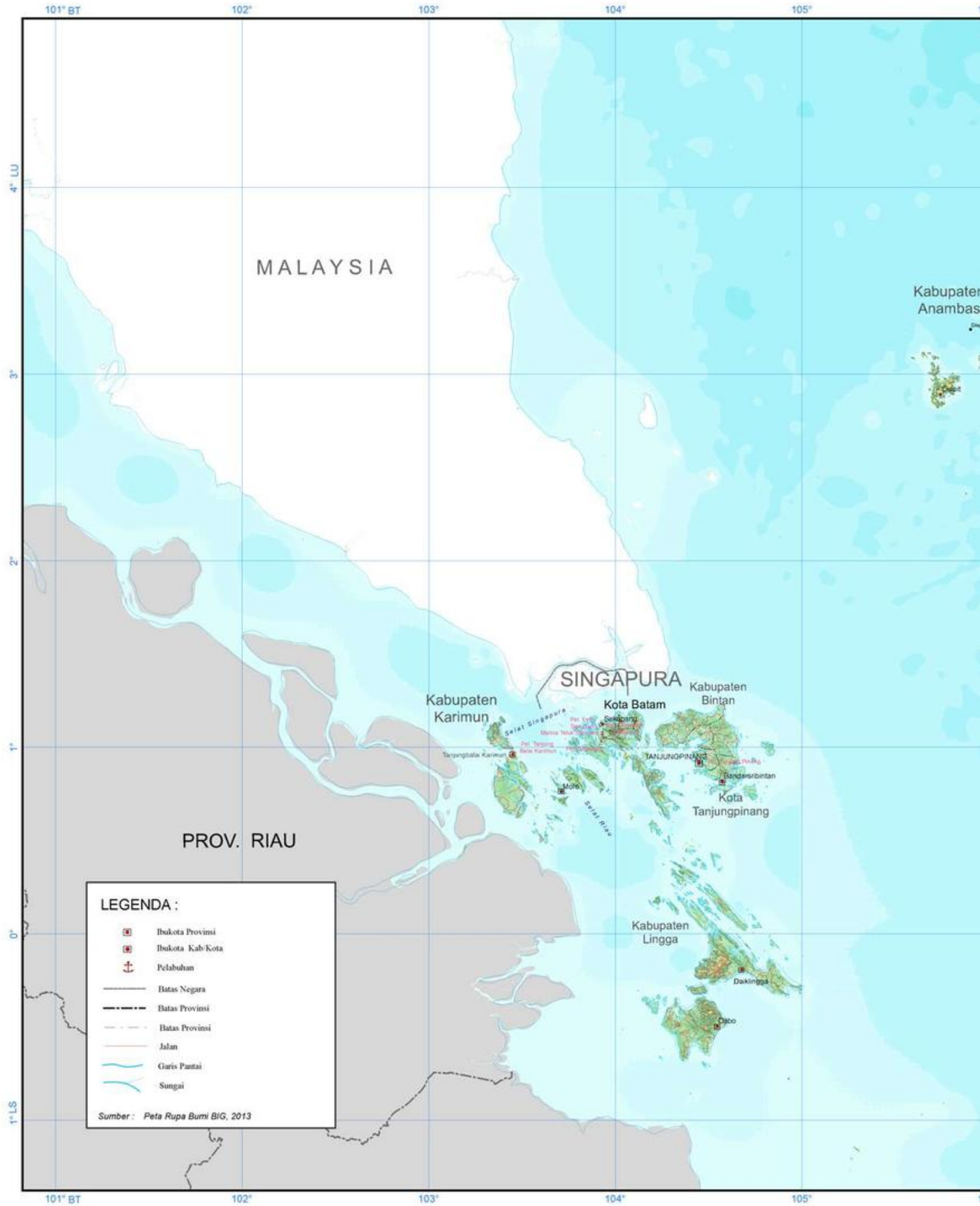
Tugu Nakamura:

Tugu Nakamura adalah tugu yang dibangun untuk mengenang kisah heroik prajurit Jepang Teruo Nakamura. Teruo Nakamura adalah prajurit Angkatan Darat Kekaisaran Jepang kelahiran Taiwan yang bertempur demi Jepang di dalam Perang Dunia II dan baru menyerah pada tahun 1974 di Pulau Morotai, Indonesia. Nakamura merupakan salah satu dari sekian banyak Tentara Jepang yang menolak menyerah setelah berakhirnya Perang Dunia II dan juga yang dikonfirmasi sebagai yang terakhir.

Pangkalan Udara Sekutu:

Pada saat sekutu berada di Morotai, salah satu yang menjadi prioritas pembangunan adalah pangkalan udara. Pangkalan Udara yang dibangun sekutu ini juga digunakan oleh militer Indonesia saat merebut Irian Barat dari Belanda.

Peta Provinsi Kepulauan Riau



106°
107°
108°
109°
110° BT
U
SKALA 1 : 2.000.000
km
0
20
60
100
Kabupaten
Natuna
L A U T N A T U N A
4° LU
3°
2°
1°
0°
1° LS
MALAYSIA
PROV.
KALIMANTAN BARAT

Pelabuhan Batam Center, Batam (BIG, 2016)

Pelabuhan Sekupang, Batam (BIG, 2016)

Pelabuhan Pelni Sekupang, Batam (BIG, 2016)

Pelabuhan Tanjung Balai Karimun (BIG, 2016)

Pelabuhan Telaga Punggur, Batam (BIG, 2016)

Pelabuhan Domestik Sekupang, Batam (BIG, 2016)

Pelabuhan Sri Bintan Pura, Tanjung Pinang (BIG, 2016)

Pelabuhan Ferry Terminal Sekupang, Batam (BIG, 2016)

Berwisata Sejarah ke Museum Kemanusiaan Pulau Galang

Ketika kita berkunjung ke Pulau Batam, hal yang kita ingat pertama kali tentu ikon dari pulau ini yaitu Jembatan Barelang. Barelang merupakan nama jembatan yang diambil dari singkatan tiga pulau yang dilaluinya yaitu BAtam, REmpang dan gaLANG.

Menurut BP Batam luas Pulau Galang 80 Km^2 atau sekitar 8.000 Ha. Museum Kemanusiaan terletak di Pulau Galang, siapa sangka pulau terujung dari Jembatan Barelang ini menyimpan kisah pilu masyarakat Vietnam ketika perang saudara berkecamuk antara Vietnam Utara yang berpaham komunis dan Vietnam Selatan yang berpaham liberal.

Museum Kemanusiaan di Pulau Galang

Ketika perang sedang berlangsung banyak penduduk Vietnam yang memutuskan untuk melarikan diri dari negaranya. Satu-satunya jalan untuk melarikan diri adalah mengarungi laut lepas dan mengadu nasib hingga perahu yang mereka gunakan terdampar.

Para pengungsi Vietnam itu berlayar menggunakan perahu tongkang yang berisikan banyak pengungsi hingga melebihi kapasitas perahu. Kejadian ini membuat polemik berbagai negara diantaranya Indonesia, Malaysia, Filipina dan Thailand. Hal tersebut membuat PBB turun tangan dengan menerjunkan tim dari United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) untuk berunding, di mana hasil akhirnya pengungsi Vietnam itu ditempatkan di sebuah Pulau bernama Pulau Galang.

Pengungsi perang Vietnam ini, terdampar di beberapa pulau di Indonesia seperti pulau Natun, Tarempa, pulau Anambas. Kemudian mereka semua disatukan di sebuah tempat tempat yaitu Pulau Galang.

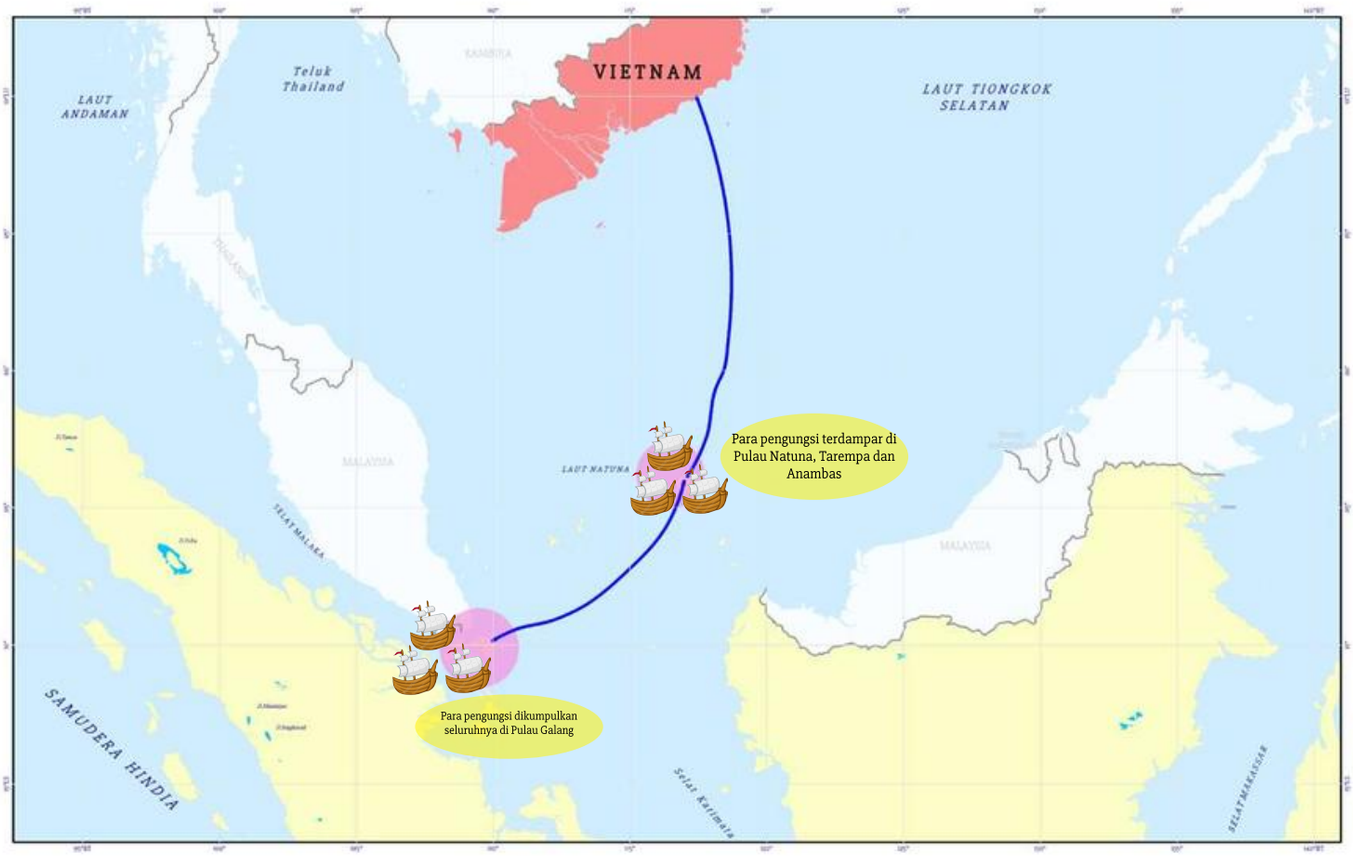
Kamp penampungan pengungsi di Pulau Galang menampung hingga 250 ribu jiwa pengungsi yang tinggal dan menetap di Pulau ini. Pengungsian ini berlangsung dari tahun 1975 hingga tahun 1996.

Enam belas tahun lamanya mereka menetap di sana dengan berbagai keperluan dan fasilitas yang sangat baik, dari mulai pendidikan, kesehatan, ibadah, semuanya ditanggung oleh PBB.

Area pengungsian tersebut dibuat sangat ekslusif dengan penjagaan yang dibuat oleh PBB, di mana tak sembarang orang bisa melakukan interaksi dengan para pengungsi, hal tersebut juga dilakukan untuk mengurangi potensi menularnya penyakit Vietnam Rose yang kala itu tengah melanda para pengungsi.

mereka khawatir peperangan akan kembali terulang. Namun, pada akhirnya UNHCR berhasil membujuk seluruh pengungsi dan seluruh pengungsi bersedia dipulangkan ke negara asalnya.

Dari kisah ini kita tahu bahwa Indonesia berada di kawasan strategis Asia Pasifik. Luas wilayah perairan Indonesia memiliki peranan



Jalur Pengungsi Vietnam menuju Pulau Galang

Pada tahun 1996 ketika perang sudah selesai UNHCR berinisiatif memulangkan mereka ke negara asalnya. Banyak terjadi protes yang cukup besar ketika proses pemulangan mereka dilakukan. Diantara mereka ada yang enggan kembali ke negara asalnya karena

penting bagi transportasi laut kawasan Asia Pasifik. Sudah saatnya kita kembali ke laut dan menjadi bangsa maritim yang tangguh, berwibawa, memiliki pengaruh serta manfaat bagi negara-negara tetangga dan menjadi poros maritim di kawasan Asia Pasifik.

DAFTAR PUSTAKA

- Cribb, Robert. 2000. *Historical Atlas of Indonesia*. Richmond:Curzon Press.
- Limbong, Bernhard. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta : Margaretha Pustaka.
- Pradjoko, Didik. dan Bambang Budi Utomo. 2013. *Atlas Pelabuhan Pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. Jakarta : Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Milton, Giles. 2015. *Pulau Run: Magnet Rempah-rempah Nusantara*. Tanggerang : Pustaka Alvabet.
- Beaujard, Philippe, Dr. 2007. *East Africa, the Comoros Islands and Madagascar before the sixteenth century : on a neglected part of the world system*. researchgate. https://www.researchgate.net, 19 Oktober 2016.
- Badan Informasi Geospasial (BIG). 2015. Paradigma GEOMARITIM : Strategi Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia dalam Perspektif Geografi.
- Harahap, R. H. 2015. Poros Maritim vs Kebudayaan Maritim: Identifikasi Hambatan Implementasi Ide Poros Maritim dalam kaitannya dengan Kebudayaan Maritim di Indonesia.
- Zuhdi. 2016. LAUT, SUNGAI DAN PERKEMBANGAN PERADABAN : Dunia Maritim Asia Tenggara, Indonesia dan Metodologi Strukturis.
- Kazufumi, Nagatsu. (n.d). Maritime Diaspora and Creolization: A Genealogy of the Sama-Bajau in Insular Southeast Asia.
- Djalal, H., 1979. Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut. Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman.
- Djunarsjah, E., 2015. Batas Laut Wilayah. Diktat Kuliah. Institut Teknologi Bandung. Bandung
- Kusumaatmadja, M. dan Agoes, E.R., 2003. Pengantar Hukum Internasional. Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan. PT Alumni.
- Kusnadi. 2002. *Konflik Sosial Nelayan : Kemiskinan dan Perebutan Sumberdaya Perikanan*. Yogyakarta : LkiS.
- Nikijuluw, V. P. 2001. Populasi dan Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir serta Strategi Pemberdayaan Mereka dalam Konteks Pengelolaan Sumberdaya Pesisir Secara Terpadu. dalam Makalah pada Pelatihan Pengelolaan Pesisir Terpadu. Proyek Pesisir, Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan, Institut

Pertanian Bogor (IPB). Hotel Permata, Bogor, 29.

- Nikijuluw, D. V. P. 2001a. Aspek Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir dan Strategi Pemberdayaan Mereka Dalam Konteks Pengelolaan Sumberdaya Pesisir Secara Terpadu. Bogor, 29 Oktober-3 November 2001, 14.
- Nopi Fajar Prasetyo, 2015. Antropologi Maritim dan Pembangunan Wilayah Pesisir Indonesia. Diunduh dari: http://antronesia.com/antropologi-maritim-dan-pembangunan-wilayah-pesisir-indonesia/
- Satria, A. 2015. Pengantar sosiologi masyarakat pesisir. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Susilowati, Endang. 2012. Etnis Maritim dan Permasalahannya, dalam Asep Karsidi, dkk (ed), NKRI Dari Masa ke Masa. Bogor: Sains Press Sarana Komunikasi Utama.
- Wahyudin, Y. (2003). Sistem Sosial Ekonomi dan Budaya Masyarakat Pesisir.Makalah pada pelatihan pengelolaan kawasan konservasi perairan. Bogor: Diklat Kehutanan Bogor.
- Zuhdi, S. 2005. LAUT, SUNGAI DAN PERKEMBANGAN PERADABAN Dunia Maritim Asia Tenggara, Indonesia dan Metodologi Strukturis. Folklore, 22(23).
- http://www.freepik.com/free-vector/nautical-background-with-salor-elements_872233.htm (diakses 18 Juli 2016).
- http://www.worldbank.org (diakses 05 Mei 2016).
- http://www.ksp.go.id (diakses 28 Mei 2016).
- http://www.kkp.go.id (diakses 14 Juli 2016).
- http://www.esri.com (diakses 16 Juli 2016).
- http://www.big.go.id (diakses 18 Juli 2016).
- http://www.worldatlas.com (diakses 24 Juli 2016).
- http://www.bps.go.id (diakses 26 Juli 2016).
- http://www.bpbatam.go.id (diakses 28 Juli 2016).
- http://www.kemenpar.go.id (diakses 29 Juli 2016).
- http://www.esdm.go.id (diakses 14 Juli 2016).
- http://www.dephub.go.id (diakses 10 Agustus 2016).
- http://www.lipi.go.id (diakses 22 Agustus 2016).
- http://www.bppt.go.id (diakses 1 September 2016).
- http://www.kemenperin.go.id (diakses 5 September 2016).
- http://www.tnial.mil.id (diakses 6 September 2016).
- http://www.hukum.unsrat.ac.id (diakses 9 September 2016).
- http://www.fao.org (diakses 10 September 2016).
- http://www.worldatlas.com (diakses 7 September 2016).
- http://www.unctad.org (diakses 12 September 2016).
- http://www.tradingeconomics.com (diakses 15 Oktober 2016)

"Kita tidak bisa kuat, sentosa, dan sejahtera selama kita tidak kembali menjadi bangsa bahari seperti masa dahulu"

(Ir. Soekarno, Munas Maritm, 1963)

"Kita telah terlalu lama memunggungi laut, memunggungi Samudera, dan memunggungi selat dan teluk. Ini saatnya kita mengembalikan semuanya, sehingga 'Jalesveva Jayamahe' di laut justru kita jaya, sebagai semboyan kita di masa lalu bisa kembali."

(Pidato Pelantikan Presiden RI, Joko Widodo di Gedung DPR/MPR, 20 Oktober 2014)

ATLAS INDONESIA

INDONESIA-DUNIA

Pelabuhan Sorong, Papua Barat (BIG, 2016)

BADAN INFORMASI GEOSPASIAL

Alamat: Jl. Raya Jakarta-Bogor Km. 46,

Cibinong, Jawa Barat 16911 Telepon:(021) 8753155

www.big.go.id