

## **KEBIJAKAN PENGEMBANGAN KONSEP *SEA GATE INTERNATIONAL* (SGI) GUNA MEWUJUDKAN KEMANDIRIAN MARITIM INDONESIA**

**Galuh Wahyu Kumalasari**

Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Jl. A. Yani Tromol Pos 1, Kartasura, Kota Surakarta  
Email: gwk744@ums.ac.id

### ***Abstract***

*The idea of the Indonesian Autonomy of maritime shows that Indonesia is not yet self-sufficient in the maritime sector. This simple statement is a major issue that must be resolved. Indonesia has ratified the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) through Act No. 17 of 1985, but there has been no significant progress to outperform the competition with countries in the world. The concept of Sea Gate International (SGI) to implement the development and improvement of both quantity and quality is the main port to adjust international standards should be a realistic and optimistic step in order to realize the independence of maritime in Indonesia. Foreign ships will be more and more anchored in Indonesia and will improve the optimization of human resource development, science and technology as well as product quality and service the maritime sector. Narrates deeper, the existence of Indonesia as SGI will be one important factor to improve the position of Indonesia in world geoeconomic and geopolitical map. Policy Planning seriously need to be realized in the long term development plan, making clear the direction and the benchmark every year running*

***Keywords:*** *Sea Gate International, International Sea Port, Maritime Autonomy*

### **Abstrak**

Gagasan kemandirian kemaritiman Indonesia menunjukkan bahwa Indonesia belum mandiri dalam sektor kelautan. Pernyataan sederhana ini merupakan persoalan besar yang harus segera dituntaskan. Indonesia telah meratifikasi United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 namun belum ada kemajuan yang sangat signifikan untuk mampu memenangkan persaingan dengan negara-negara di dunia. Konsep *Sea Gate International* (SGI) dengan melaksanakan pengembangan dan peningkatan baik secara kuantitas dan utamanya adalah kualitas pelabuhan dengan menyesuaikan standar internasional harus menjadi satu langkah realistis dan optimis guna mewujudkan kemandirian kemaritiman di Indonesia. Kapal-kapal asing akan semakin banyak berlabuh di Indonesia dan akan meningkatkan optimalisasi pengembangan sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi serta kualitas produk dan pelayanan sektor kelautan. Menukil lebih dalam, eksistensi Indonesia sebagai SGI akan menjadi salah satu faktor penting guna meningkatkan posisi Indonesia dalam peta geoekonomi dan geopolitik dunia. Perencanaan kebijakan secara sungguh-sungguh perlu diwujudkan dalam rencana pembangunan jangka panjang, sehingga jelas arah dan tolak ukurnya setiap tahun berjalan.

**Kata Kunci:** *Sea Gate International, Pelabuhan Laut Internasional, Kemandirian Maritim*

## A. Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu Negara yang memiliki wilayah sangat luas dengan ribuan pulau dan perairan yang membentang dari Sabang sampai Merauke. Pada Tahun 1982 Deklarasi Djuanda diterima dan ditetapkan dalam konvensi hukum laut PBB ke-III Tahun 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS 1982*). Deklarasi Djuanda dipertegas dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang ratifikasi UNCLOS 1982 bahwa Indonesia adalah Negara kepulauan.<sup>1</sup> Menurut Janhidros dalam Rumampuk<sup>2</sup>, luas wilayah daratan Indonesia  $\pm 2.012.402 \text{ km}^2$  dan luas perairannya  $\pm 5.877.879 \text{ km}^2$  atau luas perairan Indonesia kurang lebih dua kali lipat luas daratan, sehingga tidak muluk apabila Indonesia dijuluki sebagai Negara maritim.

Kelautan menjadi sektor yang sangat penting dalam perancangan perekonomian di dunia. Indonesia memiliki kewajiban untuk menunjukkan peran yang signifikan dalam kegiatan ekonomi bidang kelautan mengingat potensi Indonesia sangat besar. Pentingnya sektor kelautan dalam hubungan internasional diantaranya berkaitan dengan :

1. Wilayah Kedaulatan Bangsa;
2. Lingkungan dan sumber daya;
3. Media kontak sosial, ekonomi dan budaya;
4. Geostrategi, geopolitik, geokultural dan geoekonomi Negara;
5. Sumber dan media penyebar bencana alam.

Kelautan Indonesia kedepan diharapkan dapat menjadi arus utama pembangunan nasional dengan memanfaatkan ekosistem perairan laut beserta segenap sumberdaya yang terkandung di dalamnya secara berkelanjutan (*on a sustainable basis*) untuk kesatuan, kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Keinginan tersebut dijabarkan dalam lima tujuan yang harus dicapai<sup>3</sup>, yaitu:

1. Membangun jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia;
2. Meningkatkan dan menguatkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang didukung oleh pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi;
3. Menetapkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal-hal yang terkait dalam kerangka pertahanan Negara;
4. Membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan;
5. Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut.

---

<sup>1</sup> Muhammad Ramdhan dan Taslim Arifin, "Aplikasi Sistem Informasi Geografis Dalam Penilaian Proporsi Luas Laut Indonesia", *Jurnal Ilmiah Geomatika* Volume 19 No. 2 Desember 2013. hlm. 141 - 146

<sup>2</sup> Rumampuk, R., *Hak atas Pengelolaan Kawasan Pesisir di Provinsi Sulawesi Utara*. Lex et Societatis I (5), 2013, hlm. 54-63

<sup>3</sup> Kementerian Kelautan dan Perikanan., *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*, Jakarta, 2012.

Menukil fenomena pandangan sementara kalangan atas kurangnya kemandirian Indonesia dalam pengelolaan sektor kelautan, maka jelas bahwa kemampuan untuk melakukan pengelolaan laut secara mandiri harus ditingkatkan dan direalisasikan dengan segera. Potensi laut yang demikian besar harus dioptimalkan sehingga Indonesia dapat diperhitungkan dalam bisnis internasional pada sektor kelautan. Langkah fundamental dan visioner dengan potensi perolehan hasil yang signifikan harus menjadi prioritas.

Mencermati posisi geografis Indonesia yang sangat strategis berada diantara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta menjadi wilayah perlintasan antar benua, maka menjadi gerbang laut antar Negara dan benua adalah sebuah lompatan yang mampu membawa Indonesia kembali menancapkan kedudukan sebagai sebuah Negara yang mandiri. Pernyataan demikian sangat logis, mengingat dengan menjadi gerbang laut antar Negara, maka Indonesia akan mampu menggairahkan eksplorasi laut secara massive. Menjadi pusat perlintasan perdagangan laut antar Negara akan meningkatkan posisi tawar di kancah internasional.

Paparan tersebut menjadi landasan utama penulis untuk melakukan percermatan dan pengkajian terkait persoalan dimaksud dengan mengangkat dalam sebuah tulisan ilmiah berjudul “**Kebijakan Pengembangan *Sea Gate International* (SGI) Guna Mewujudkan Kemandirian Maritim Indonesia**”. Dukungan dan dorongan kaum intelektual diharapkan mampu merealisasikan cita-cita untuk menjadikan Indonesia mandiri dalam sektor kelautan.

## **B. Pembahasan**

### **1. Aturan Hukum Laut Internasional**

Pengaturan mengenai hukum laut internasional berkaitan dengan pengembangan pelabuhan laut internasional termuat dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 yang ditandatangani oleh 117 negara termasuk Indonesia dan dua satuan bukan negara di Montego Bay, Jamaica pada 10 Desember 1982 yang diratifikasi oleh 149 negara. Indonesia mewujudkan ratifikasi melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut). UNCLOS 1982 mengatur mengenai penetapan batas-batas terluar dan garis batas antar Negara dari berbagai zona maritim seperti Perairan Dalam, Laut Teritorial, Selat, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, Laut Bebas/Lepas, dan Kawasan.

Mencermati Pasal 34-45 UNCLOS 1982, didalamnya diatur mengenai hak lintas transit, alur laut dan skema pemisah dalam selat internasional. Hak-hak Indonesia diantaranya meliputi hak kedaulatan penuh atas selat atau yurisdiksi bergantung pada status selat dan hak membangun keamanan yang andal. Selain hak, Indonesia juga memiliki kewajiban, diantaranya adalah wajib menghormati hak lintas transit, wajib member tahu bahaya, tidak boleh ada *suspense* (ketegangan) dan wajib menjaga keselamatan pelayaran.

Ratifikasi yang dilakukan Indonesia seharusnya tidak hanya berhenti pada tataran pengundangan peraturan melalui sistem hukum nasional, tetapi juga melaksanakan suatu

langkah realisasi substansi dari konvensi internasional yang telah diratifikasi tersebut. Langkah realisasi yang penting untuk dilakukan misalnya dalah dengan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan yang sudah ada untuk dapat memnuhi standart pelabuhan internasional serta membangun pelabuhan-pelabuhan internasional yang baru sehingga mampu mendukung terwujudnya kemandirian kemaritiman Indonesia.

Merujuk Pasal 70 ayat (1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pokoknya disebutkan bahwa Jenis Pelabuhan terdiri atas pelabuhan laut serta pelabuhan sungai dan danau. Selanjutnya pada ayat (2), Pelabuhan laut mempunyai hierarki terdiri atas pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan. Pada penjelasan Pasal 70 disampaikan beberapa hal terkait diantaranya :

- a. Yang dimaksud dengan pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani nagkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan;
- b. Pelabuhan internasional adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri;
- c. Pelabuhan hubungan internasional adalah pelabuhan utama yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai pelabuhan alih muat (*transshipment*) barang antar Negara.

Ketentuan sebagaimana tersebut diatas, baik secara internasional maupun nasional memberikan peluang sangat besar bagi Indonesia untuk mampu melaksanakan langkah nyata melalui optimalisasi pengembangan pelabuhan laut internasional sebagai pintu gerbang guna mewujudkan kemandirian kemaritiman. Penundaan pelaksanaan pembngunan akan memperlambat kemajuan maritim Indonesia dengan hanya menjadi penonton dalam hiruk pikuk bisnis Internasional pada sektor kelautan.

## 2. Potensi Laut Indonesia

Garis pantai Indonesia merupakan salah satu yang terpanjang didunia<sup>4</sup> setelah Kanada, Amerika Serikat dan Rusia dengan total mencapai 95.181 km<sup>2</sup>. Lebih dari 80% populasi penduduk Indonesia tinggal di wilayah pesisir<sup>5</sup>.

Terumbu karang di Indonesia mencapai 50.875 km<sup>26</sup>, atau mencapai 18% dari total jumlah terumbu karang di seluruh dunia. Mayoritas terumbu karang tersebut berada dikawasan Indonesia bagian timur yang secara luas dikenal sebagai segitiga karang (*coral triangle*)<sup>7</sup>, salah satu yang terkaya dalam keanekaragaman hayati di dunia dan dihuni sekitar

---

<sup>4</sup> Akhmad Fauzi. *Kebijakan Perikanan dan Kelautan: Isu, Sintesis, dan Gagasan*. PT Gramedia, Jakarta, 2005, hlm.

<sup>5</sup> Burke et al, *Reefs at risk, Revisited in the Coral Triangle*. World Resources Institute, 2012, hlm.

<sup>6</sup> Wilkinson, C., *Status of Coral Reefs of the World: 2008*. Global Coral Reef Monitoring Network and Reef and Rainforest Research Centre, Townsville, Australia, 2008. hlm.

<sup>7</sup> Veron, J. E. N, *Reef Corals of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia, Part I: Overview of Scleractinia*. In *A Marine Rapid Assessment of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia*, edited by S. A. McKenna, G. R. Allen and S. Suryadi, Conservation International, Washington DC, 2002,

590 spesies karang keras<sup>8</sup>. Bahkan, terumbu karang di Kepulauan RajaAmpat disebut sebagai pusat keanekaragaman hayati terumbu karang dunia.

Selain terumbu karang, pada 2010, luas mangrove Indonesia diperkirakan sejumlah 3.189.359 hektar, hamper mencapai 60% mangrove Asia Tenggara dan 20% mangrove di dunia. FAO menyebutkan, terdapat 48 spesies mangrove di Indonesia dan hal ini menjadikan Indonesia menjadi pusat keanekaragaman hayati mangrove yang sangat penting.<sup>9</sup>

### 3. Kelemahan Kemaritiman Indonesia

Potensi kelautan Indonesia sudah tidak dapat diragukan lagi, bukan hanya menyangkut luas baharinya, melainkan juga kenekaragaman hayati maupun non hayati yang terkandung didalamnya. Namun ironis, dengan sumber daya yang sedemikian besar, ternyata Indonesia masih belum mampu menjadikan sektor maritim terkuat dan mandiri untuk bersaing dalam kancan internasional.

Pemerintah menggagas untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, dan rencana ini diapresiasi oleh masyarakat. Meskipun demikian, gagasan tersebut terbentur pada sejumlah persoalan yang harus dituntaskan. Dekan Fakultas Perikanan dan Kelautan Universitas Hasanuddin Makassar, Jamaluddin Jompa<sup>10</sup> menyebutkan bahwa ada beberapa permasalahan kemaritiman yang harus diselesaikan supaya visi dan misi yang diusung dapat terealisasi, diantaranya :

- a. Sumber Daya Manusia, di hampir semua lini yang mengurus masalah kelautan dan perikanan Indonesia masih belum bisa mengelolanya dengan optimal. Termasuk nelayan yang rata-rata masih lulusan SD, sehingga perlu disiapkan SMK untuk membentuk nelayan yang andal;
- b. Penguasaan teknologi kelautan dan perikanan yang masih minim.Indonesia perlu untuk mengembangkan teknologi secara mandiri, sehingga tidak secara terus menerus bergantung pada pengaruh asing. Apabila kondisi demikian terus menerus dibiarkan, maka maritim Indonesia akan terus tertinggal;
- c. Industri Kelautan dan Perikanan Indonesia yang masih lemah. Indonesia merupakan produsen rumput laut terbesar di dunia tetapi faktanya belum bisa mengelolanya secara mandiri. Peran swasta sangat diperlukan sehingga swasta nasional perlu didorong untuk turut sertamenelola sektor kemaritiman;
- d. Pengembangan iptek yang lemah. Sebagai contoh Filipina, jumlah pulau dan luas lautnya lebih kecil dari Indonesia, namun kita masih tertinggal jauh. Persoalannya ada pada kurangnya pendanaan pemerintah Indonesia untuk kepentingan riset kelautan, yakni hanya sebesar 0,08 dari anggaran;

---

<sup>8</sup> Peterson, *Delineating the Coral Triangle*. Journal of Coral Reef Studies, Galaxea, 2009, hlm. 91–100

<sup>9</sup> Greenpeace, *Laut Indonesia dalam Krisis*. Greenpeace Southeast Asia (Indonesia), Jakarta, 2013, [http://www.greenpeace.org/seasia/id/Page\\_Files/533771/Laut%20Indonesia%20dalam%20Krisis.pdf](http://www.greenpeace.org/seasia/id/Page_Files/533771/Laut%20Indonesia%20dalam%20Krisis.pdf) Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 16.30 WIB

<sup>10</sup> Hiz FMB, *Hambatan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia*. 2014, <http://www.beritasatu.com/nasional/203842-hambatan-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia.html> Diakses pada Minggu 27 November 2016 Pukul 19.35 WIB

- e. Political will atau kebijakan pemerintah yang perhatiannya masih kurang terhadap kemaritiman.

Mencermati lebih jauh, untuk menuju negara poros maritim dunia harus ditunjang dengan pembangunan infrastruktur di sepanjang pantai yang ada di Indonesia, sehingga transportasi kelautan semakin mudah. Pembangunan infrastruktur akan menjadi fasilitas pendukung guna meningkatkan hubungan dari pulau ke pulau sehingga menjadi lebih cepat dan efisien serta pembangunan di daerah pesisir semakin berkembang. Tidak dapat dipungkiri bahwa Indonesia belum secara optimal menikmati manfaat dari sektor maritim, baik dalam hal pemenuhan kebutuhan secara nasional, terlebih peningkatan pengaruh dalam tataran internasional.<sup>11</sup>

Secara geografis, posisi Indonesia layak disebut sebagai negara maritim, karena satu kesatuan wilayah darat dan lautan yang sangat luas, bahkan luas lautnya adalah 2/3 luas daratan. Selain itu, Indonesia juga memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Letak Indonesia semakin menguntungkan karena berada diantara dua benua yakni benua Asia dan Australia serta berada diantara dua samudera yakni samudera Pasifik dan samudera Hindia. Sebagai jalur perlintasan antar negara, keberadaan pelabuhan internasional menjadi satu kewajiban yang harus ditunaikan sehingga Indonesia mampu mengambil peran sebagai fasilitator, tempat singgah serta tempat untuk berbisnis, dan bukan sekedar sebagai jalur lintas semata. Indonesia juga memiliki 4 (empat) titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu : Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makasar, yang bisa memberikan peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia.

#### **4. Konsep Sea Gate International**

Konsep *sea gate* atau gerbang laut internasional merupakan upaya pengembangan pelabuhan besar internasional dalam wilayah Indonesia. *Sea gate* yang berlokasi di Indonesia akan menjadi jalur perlintasan perdagangan antar Negara. Sebagaimana diketahui, pelabuhan laut internasional yang saat ini ada di Indonesia hanya Tanjung Priok dan kemudian dikembangkan pula pelabuhan Teluk Lamong. Pelabuhan paling sibuk di Indonesia saat ini adalah pelabuhan Tanjung Priok, namun fasilitas yang dimiliki Tanjung Priok ternyata belum memenuhi standart pelabuhan internasional. Tanjung Priok dalam tataran internasional masih kalah jauh secara kualitas maupun kesibukan jika dibandingkan dengan pelabuhan internasional Singapura maupun pelabuhan internasional Malaysia. Padahal tidak bisa dipungkiri bahwa menjadi persinggahan kapal-kapal internasional akan membawa keuntungan yang sangat besar dari sisi bisnis secara langsung serta pengembangan kedepannya.

Menilik pada Singapura, wilayah negara tersebut sangat kecil bila dibandingkan dengan Indonesia, kurang lebih hanya separuh dari luas pulau Jawa. Hal yang kemudian sangat mencengangkan adalah kemampuan Singapura dalam memajukan negaranya, termasuk

---

<sup>11</sup> Alfurkon Setiawan, *Layakkah Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim Dunia?*, 2015. <http://setkab.go.id/layakkah-indonesia-menjadi-negara-poros-maritim-dunia/> Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

dengan memiliki pelabuhan laut internasional dan menjadi yang tersibuk di seluruh dunia. Kemajuan perekonomian Singapura tidak dapat dipungkiri bahwa salah satunya adalah dari sirkulasi keluar masuknya kapal internasional di pelabuhan yang mereka miliki.

Pelabuhan Singapura mengelola 536,6 juta kargo dan pada 2012, untuk pertama kalinya sebanyak 30 juta truk besar melintasi pelabuhan tersebut. Pelabuhan tersebut menjadi tempat singgah sekitar 140 ribu kapal angkutan barang setiap tahunnya dan mampu menghubungkan sebanyak 600 pelabuhan di dunia. Salah satu infrastruktur kebanggaan Singapura itu dilengkapi 204 dermaga lengkap dengan fasilitas derek untuk bongkar muat barang. Sejumlah terminal di pelabuhan tersebut mengelola 25,86 juta unit kontainer masing-masing sepanjang 20 kaki. Port of Singapore juga menjadi pelabuhan bagi satu juta penumpang kapal pesiar per tahunnya. Bahkan rata-rata 130.575 kapal barang tiba di pelabuhan tersebut setiap tahunnya. Fasilitas yang tersedia di pelabuhan tersebut termasuk terminal kontener, alat derek, gudang penyimpanan, sistem informasi, sistem transportasi inter-modal, dan tentu saja dermaga tempat kapal bersandar. Dengan seluruh fasilitas dan daya tampungnya, Port of Singapore mampu menghubungkan 600 pelabuhan yang tersebar di 123 negara dari berbagai pelosok dunia.<sup>12</sup>

Kemampuan Singapura yang demikian pesat dalam pengembangan pelabuhan internasional harus memompa motivasi Indonesia untuk mampu bersaing. Pelabuhan Tanjung Priok saat ini menangani aktivitas perdagangan internasional di Indonesia, meskipun ternyata belum termasuk sebagai pelabuhan yang memiliki standar dan fasilitas bertaraf internasional. Pelabuhan bertaraf internasional satu-satunya di Indonesia justru adalah Pelabuhan Teluk Lamong di Surabaya, sebuah terminal *multipurpose* yang dikembangkan oleh PT Pelindo III telah mengikuti international standard, ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*). Pelabuhan bertaraf internasional harus memenuhi beberapa kriteria<sup>13</sup>, diantaranya :

- a. Keamanan atau sekuritas yang andal, orang yang tidak berkepentingan dilarang masuk di wilayah lapangan kontainer maupun tempat pemeriksaan fisik barang;
- b. Lapangan kontainer atau *Container Yard* (CY) menggunakan *crane* yang dikendalikan dari jarak jauh untuk memindahkan kontainer-kontainer yang ada;
- c. Hanggar untuk pemeriksaan fisik bea-cukai dan badan karantina;
- d. Jalan keluar masuk kendaraan dua lajur sehingga memudahkan mobilitas;
- e. Menyediakan truk-truk yang ramah lingkungan untuk pengangkutan.

Standar pelabuhan internasional merujuk pada Pasal 10 Tatanan Kepelabuhan Nasional Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002, pada pokoknya diatur :

---

<sup>12</sup> Siska Amelie F Deil, Port of Singapore, *Pelabuhan yang Jadi Pusat Dagang 123 Negara*, 2014, <http://bisnis.liputan6.com/read/2049305/port-of-singapore-pelabuhan-yang-jadi-pusat-dagang-123-negara> Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 20.16 WIB

<sup>13</sup> Estu Suryowati, *Ini Pelabuhan Bertaraf Internasional Satu-satunya di Indonesia*, Jakarta, 2015, Kompas <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/07/03/202800526/Ini.Pelabuhan.Bertaraf.Internasional.Satu-satunya.di.Indonesia> Diakses pada Selasa, 24 November 2016 Pukul 19.42 WIB

- a. Pelabuhan internasional hub yang merupakan pelabuhan utama primer ditetapkan dengan memperhatikan:
  - 1) berperan sebagai pelabuhan internasional hub yang melayani angkutan alih muat (*transshipment*) peti kemas nasional dan internasional dengan skala pelayanan transportasi laut dunia;
  - 2) berperan sebagai pelabuhan induk yang melayani angkutan peti kemas nasional dan internasional sebesar 2.500.000 TEU's/ tahun atau angkutan lain yang setara;
  - 3) berperan sebagai pelabuhan alih muat angkutan peti kemas nasional dan internasional dengan pelayanan berkisar dan 3.000.000 - 3.500.000 TEU's/ tahun atau angkutan lain yang setara;
  - 4) berada dekat dengan jalur pelayaran internasional  $\pm$  500 mil;
  - 5) kedalaman minimal pelabuhan: -12 m LWS;
  - 6) memiliki dermaga peti kemas minimal panjang 350 m',4 crane dan lapangan penumpukan peti kemas seluas 15 Ha;
  - 7) jarak dengan pelabuhan internasional hub lainnya 500 - 1.000 mil.
- b. Pelabuhan internasional yang merupakan pelabuhan utama sekunder ditetapkan dengan memperhatikan:
  - 1) berperan sebagai pusat distribusi peti kemas nasional dan pelayanan angkutan peti kemas internasional;
  - 2) berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan angkutan peti kemas;
  - 3) melayani angkutan peti kemas sebesar 1.500.000 TEU's/ tahun atau angkutan lain yang setara;
  - 4) berada dekat dengan jalur pelayaran internasional + 500 mil dan jalur pelayaran nasional  $\pm$  50 mil;
  - 5) kedalaman minimal pelabuhan - 9 m LWS;
  - 6) memiliki dermaga peti kemas minimal panjang 250 m',2 crane dan lapangan penumpukan kontener seluas 10 Ha;
  - 7) jarak dengan pelabuhan internasional lainnya 200 - 500 mil.

## 5. Manfaat *Sea Gate International*

Indonesia memiliki peluang yang sangat besar untuk menjadi poros maritim dunia. Sebagai poros maritim dunia, Indonesia akan menjamin terwujudnya konektivitas antar pulau secara domestik, serta antar Negara secara internasional. Pengembangan sektor kelautan akan mendorong perkembangan industry perkapalan, teknologi kemaritiman, peningkatan kualitas transportasi laut, eksplorasi perikanan secara modern dengan tetap menjaga kelestarian lingkungan serta pertahanan dan keamanan maritime.

Pada abad 19 dan abad 20, Negara-negara barat relatif dapat dikatakan merupakan pemegang kendali geopolitik dan geoekonomi dunia. Namun belakangan, kondisi demikian agaknya bergeser, Negara-negara di wilayah Asia mulai diperhitungkan dan mampu menyejajarkan diri dengan Negara-negara barat. Momentum demikian seharusnya dimanfaatkan oleh Indonesia untuk mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia.

Guna mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia, maka sistem pelabuhan di Indonesia harus disesuaikan dengan standar internasional sehingga sejajar dengan pelabuhan-pelabuhan internasional di Negara-negara lain. Keberadaan pelabuhan internasional di Indonesia akan membawa manfaat, diantaranya :

- a. Mendorong pertumbuhan ekonomi nasional dan regional. Indonesia harus mengambil kesempatan untuk memainkan peran secara aktif sebagai Negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas dan memiliki letak geografis yang strategis guna meningkatkan gairah perekonomian baik secara nasional maupun secara regional.
- b. Menunjang mobilitas barang dan penumpang dalam dan luar negeri. Pelabuhan menjadi sarana penting dalam menghubungkan antar pulau. Semakin banyaknya pelabuhan internasional dan kemudahan akses di dalamnya, akan meningkatkan mobilitas barang dan penumpang, termasuk mendukung pemerataan kualitas hidup masyarakat Indonesia yang selama ini mengalami kesulitan dalam mengakses pelabuhan.
- c. Kapal-kapal yang datang dari Samudra Hindia dengan tujuan Asia Timur Jauh akan melintasi wilayah perairan Indonesia melalui Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Timor. Sebagian besar kapal tersebut akan melalui Selat Malaka dan Selat Sunda karena jaraknya yang paling dekat. Sedangkan yang melalui kedua pintu masuk lainnya tidak terlalu banyak dan umumnya adalah kapal-kapal berukuran besar seperti supertanker. Kondisi tersebut jelas akan sangat menguntungkan Tanjung Priok dan Belawan, sedangkan Tanjung Perak lebih berfungsi sebagai pelabuhan distribusi untuk kawasan timur Indonesia<sup>14</sup>.
- d. Meningkatkan devisa Negara. Semakin banyak kapal asing yang singgah di Indonesia, maka akan semakin banyak pemasukan Negara.

Beberapa manfaat sebagaimana tersebut diatas perlu diwujudkan dalam sebuah kebijakan pemerintah agar betul-betul merencanakan dan segera merealisasikan pengembangan pelabuhan laut internasional sebagai *sea gate international* di Indonesia melalui sebuah rencana jangka panjang nasional (20 tahun). Perhitungan yang matang dan terstruktur akan membawa hasil yang optimal bagi kemajuan dan kemandirian kemaritiman Indonesia.

### C. Penutup

Aturan hukum laut internasional terdapat dalam *United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982 yang ditandatangani oleh 117 negara termasuk Indonesia yang diratifikasi melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut). Peraturan ini menjadi landasan pengembangan sektor kemaritiman di Indonesia secara global.

Potensi maritim Indonesia sudah sangat terkenal mengingat wilayah lautnya yang sangat luas dengan keanekaragaman baik hayati maupun yang non hayati. Namun, potensi yang

---

<sup>14</sup> Ardinanda Sinulingga. 2012. *Negeri Maritim Minim Pelabuhan*. <http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/5928/Negeri.Maritim.Minim.Pelabuhan> Diakses pada 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

demikian besar berbanding terbalik dengan kelemahan yang juga sangat banyak diantaranya adalah kelemahan sumber daya manusia, penguasaan teknologi kelautan dan perikanan yang masih minim, Industri Kelautan dan Perikanan dan IPTEK yang masih lemah serta political will yang masih kurang terhadap sektor kelautan. Maka penting untuk dikembangkan konsep *sea gate* atau gerbang laut internasional dengan melaksanakan pembenahan dan peningkatan kualitas pelabuhan nasional dan menyesuaikan dengan standar pelabuhan internasional. Gagasan ini harus segera dieksekusi dengan sebuah kebijakan rencana jangka panjang pemerintah Indonesia dan segera direalisasikan.

## Daftar Pustaka

### Buku & Jurnal

- Akhmad Fauzi, *Kebijakan Perikanan dan Kelautan: Isu, Sintesis, dan Gagasan*, PT Gramedia, Jakarta, 2005,
- Burke et al, *Reefs at risk, Revisited in the Coral Triangle*, World Resources Institute, 2012,
- Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*, Jakarta, 2012,
- Muhammad Ramdhan dan Taslim Arifin, "Aplikasi Sistem Informasi Geografis Dalam Penilaian Proporsi Luas Laut Indonesia". *Jurnal Ilmiah Geomatika* Volume 19 No. 2 Desember 2013.
- Peterson (et.al.), "Delineating the Coral Triangle", *Galaxea, Journal of Coral Reef Studies*, Vol. 11 No.2, Agustus 2010.
- Rumampuk, R. "Hak atas Pengelolaan Kawasan Pesisir di Provinsi Sulawesi Utara", *Lex et Societatis*, Vol. 1 Nomor 5, 2013.
- Veron, J. E. N. *Reef Corals of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia, Part I: Overview of Scleractinia. In A Marine Rapid Assessment of the Raja Ampat Islands, Papua Province, Indonesia, edited by S. A. McKenna, G. R. Allen and S. Suryadi.* Conservation International, Washington DC, 2002.
- Wilkinson, C., *Status of Coral Reefs of the World: 2008*, Global Coral Reef Monitoring Network and Reef and Rainforest Research Centre, Townsville, Australia, 2008.

### Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Hukum Laut)
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- United Nations Convention on The Law of The Sea* (UNCLOS) 1982

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional

### Internet

Alfurkon Setiawan, *Layakkah Indonesia Menjadi Negara Poros Maritim Dunia?*, 2015, <http://setkab.go.id/layakkah-indonesia-menjadi-negara-poros-maritim-dunia/> Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

Ardinanda Sinulingga, *Negeri Maritim Minim Pelabuhan*. 2012, <http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/5928/Negeri.Maritim.Minim.Pelabuhan> Diakses pada 27 November 2016 Pukul 17.06 WIB

Greenpeace, *Laut Indonesia dalam Krisis*, Greenpeace Southeast Asia (Indonesia), Jakarta, 2013, <http://www.greenpeace.org/seasia/id/PageFiles/533771/Laut%20Indonesia%20dalam%20Krisis.pdf> Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 16.30 WIB

Hiz FMB, *Hambatan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia*, 2014, <http://www.beritasatu.com/nasional/203842-hambatan-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia.html> Diakses pada Minggu 27 November 2016 Pukul 19.35 WIB

Estu Suryowati, *Ini Pelabuhan Bertaraf Internasional Satu-satunya di Indonesia*. Kompas, Jakarta, 2015, <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/07/03/202800526/Ini.Pelabuhan.Bertaraf.Internasional.Satu-satunya.di.Indonesia> Diakses pada Selasa, 24 November 2016 Pukul 19.42 WIB

Siska Amelie F Deil. 2014. Port of Singapore, Pelabuhan yang Jadi Pusat Dagang 123 Negara <<http://bisnis.liputan6.com/read/2049305/port-of-singapore-pelabuhan-yang-jadi-pusat-dagang-123-negara>> Diakses pada Minggu, 27 November 2016 Pukul 20.16 WIB