Jurnal Segeram

Vol. 3 No 1, 2024

MENGEMBALIKAN NATUNA SEBAGAI PUSAT POROS MARITIM DUNIA TINJAUAN EKONOMI DAN PERDAGANGAN SERANTAU

H. KARTUBI, SE.M.E.I
STAI Natuna, Indonesia
Emai: kartubi1973@gmail.com

Abstrak

Gagasan Poros Maritim Dunia Indonesia harus dibangun lewat konsepsi yang kuat dan implementatif secara ekonomi politik internasional. Konsepsi itu dapat menjadi arah, kaidah pokok dan paradigma bersama semua pemangku kepentingan untuk memosisikan Indonesia sebagai negara inti dan pusat gravitasi ekonomi kemaritiman dunia. Pemutakhiran peta Indonesia dapat menjadi salah satu langkah untuk mewujudkan cita-cita Indonesia menjadi poros maritim dunia. Pemutakhiran peta tersebut menjadi langkah awal untuk pelaksanaan program-program strategi Kebijakan Kelautan Indonesia mengenai Pertahanan, Keamanan, Penegakkan Hukum, dan Keselamatan dilaut. Suatu kenyataan bahwa permukaan planet bumi yang luasnya diperkirakan mencapai 510 juta km persegi, ternyata hampir 2/3 bagiannya (sekitar 70 %) terdiri dari wilayah lautan. Hanya 1/3 bagian saja yang merupakan wilayah daratan. Adapun wilayah laut Indonesia sendiri, terdiri lebih dari 3/4 luas wilayah nasional yang menghubungkan antara satu pulau dengan pulau lainnya. Perjanjian Perdagangan Bebas ASEAN sebagai satu integrasi ekonomi ASEAN dengan mengambil perhatian ke atas strategi lokasi dan geograpi Negara-negara ASEAN yang mempunyai sumber ekonomi yang banyak yang tidak digunakan oleh negara-negara ASEAN.

Kata Kunci: Poros Maritim Dunia, Natuna dan Ekonomi Serantau.

Abstract

The idea of Indonesia as a Global Maritime Axis must be built through a strong and implementable conception in international political economy. This conception can serve as the direction, fundamental principles, and shared paradigm for all stakeholders to position Indonesia as a core country and the center of the world's maritime economic gravity. Updating Indonesia's map can be one of the steps to realize Indonesia's vision of becoming a global maritime axis. This map update is the first step for implementing the strategic programs of Indonesia's Maritime Policy regarding Defense, Security, Law Enforcement, and Safety at sea. It is a fact that the Earth's surface, estimated to cover 510 million square kilometers, consists of almost 2/3 (around 70%) ocean areas. Only 1/3 of it is land areas. As for Indonesia's sea area itself, it constitutes more than 3/4 of the national territory, connecting one island to another. The ASEAN Free Trade Agreement as an ASEAN economic integration takes into account the strategic location and geography of ASEAN countries which have many economic resources that are not utilized by ASEAN countries.

Keywords: Global Maritime Axis, Natuna, and Regional Economy.

1. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Status Indonesia hingga saat ini masih sebagai negara kepulauan. Usaha Indonesia untuk diakui sebagai negara kepulauan (archipelagic state) pertama kali tertuang dalam Deklarasi Djuanda (Mirza Satria Buana, 2007: 105) tanggal 13 Desember 1957 yang menyatakan. "Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau- pulau atau bagian-bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar wilayah daratan Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia. Lalu-lintas yang damai melalui perairan-perairan pedalaman bagi kapal-kapal asing terjamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keselamatan Negara Indonesia. Penentuan batas laut teritorial yang lebarnya 12 mil yang diukur dari garis- garis yang menghubungkan titik-titik yang terluar dari pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan undang-undang".

Status Indonesia barulah sebatas negara kepulauan setelah berlakunya KHL 1982 pada 16 November 1994. Ini artinya, jika Indonesia ingin menjadi poros maritim dunia, terlebih dahulu Indonesia harus berupaya menjadi negara maritim. Untuk menjadi negara maritim, menurut Hasjim Djalal, Indonesia harus mampu memanfaatkan semua unsur kelautan di sekelilingnya untuk kesejahteraan rakyat dan kemajuan bangsa, juga harus mampu menghadirkan kekuatan keamanan laut yang memadai, semacam sea and coast guard, guna menjaga keamanan perairan Indonesia dari berbagai tindak pelanggaran hukum (Simela Victor Muhamad, 6: 2014).

Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas dengan potensi sumber daya kelautan yang melimpah sehingga perlu dikelola secara optimal dan berkelanjutan. Pengelolaan sumber daya kelautan dilakukan dalam rangka mewujudkan cita- cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan dalam upaya memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat. Berdasarkan hal tersebut Presiden Republik Indonesia Joko Widodo pada tanggal 20 Februari 2017 menandatangani Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Perpres tersebut menjelaskan

Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementrian/ lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.

Kawasan Laut Natuna Utara merupakan salah satu kawasan perairan di Indonesia yang memiliki sumber daya yang melimpah baik dari sumber daya perikanan maupun sumber daya mineral dan gasnya. Sumber daya perikanan laut di Natuna Utara dapat mencapai lebih dari 1 juta ton per tahun sedangkan untuk sumber daya minyak dan gas alam yang terletak 225 km di sebelah utara Pulau Natuna dengan total cadangan 222 trillion cubic feet (TCT) dan gas hidrokarbon yang bisa didapat sebesar 46 TCT yang merupakan salah satu sumber terbesar di Asia.

Letak Laut Natuna Utara yang berada di antara tiga negara tersebut menimbulkan berbagai macam permasalahan, salah satunya mengenai garis batas maritim. Sebelumnya sudah ada konflik mengenai sengketa Laut China Selatan terkait klaim tumpang tindih wilayah yang melibatkan Tiongkok dan beberapa negara di kawasan Asia Tenggara. Namun pada tanggal 12 Juni 2016 Mahkamah Arbitrase Internasional memutuskan bahwa seluruh tindakan Tiongkok di kawasan Laut China Selatan tidak sesuai dengan Hukum Laut Internasional, sehingga Tiongkok tidak berhak atas klaim wilayah tersebut. Setelah adanya Putusan Mahkamah Arbitrase Internasional mengenai sengketa Laut China Selatan, Indonesia mengambil langkah dengan mengubah nama di kawasan barat daya Laut China Selatan menjadi Laut Natuna Utara.

Pemutakhiran peta Indonesia dapat menjadi salah satu langkah untuk mewujudkan cita-cita Indonesia menjadi poros maritim dunia. Pemutakhiran peta tersebut menjadi langkah awal untuk pelaksanaan program-program strategi Kebijakan Kelautan Indonesia mengenai Pertahanan, Keamanan, Penegakkan Hukum, dan Keselamatan dilaut. Program-program tersebut dapat terjamin dengan adanya batas wilayah yang jelas antara Indonesia, Malaysia dan Vietnam. Untuk mewujudkannya Indonesia perlu mengadakan diplomasi maritim dengan mengadakan perundingan mengenai batas Zona Ekonomi Eksklusif antara Indonesia dengan Malaysia dan Indonesia dengan Vietnam mengingat lebar wilayah di Kawasan Laut Natuna Utara tidak lebih dari dua kali 200 mil laut sehingga cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia dapat terwujud.(Riyadi & Sari, 2019)

Gagasan Poros Maritim Dunia Indonesia harus dibangun lewat konsepsi yang kuat dan implementatif secara ekonomi politik internasional.Konsepsi itu

dapat menjadi arah, kaidah pokok dan paradigma bersama semua pemangku kepentingan untuk memosisikan Indonesia sebagai negara inti dan pusat gravitasi ekonomi kemaritiman dunia. Ada tiga terobosan yang dapat dilakukan pemerintah, yaitu: Pertama, di level global, Indonesia mampu menjadi negara inti kemaritiman dunia karena letak geografisnya yang strategis dan dukungan kekayaan sumber daya alam maritim sebagai sektor basis, dimana sektor basis non-maritim sebagai bagian pendukung poros maritim dunia yang mampu mempengaruhi sistem internasional (geostrategic); Kedua, di level regional, pemerintah perlu menetapkan pusat-pusat gravitasi ekonomi maritim diikuti dengan penentuan sektor berbasis komoditas barang dan jasa bernilai vital dan strategis dalam dinamika ekonomi internasional dan perdagangan regional (geoeconomics). Poros Maritim Dunia Indonesia harus dikondisikan untuk saling mendukung dengan jalur sutra maritim Tiongkok; Ketiga, di level nasional, Poros Maritim Dunia Indonesia harus mampu membangun dan memberdayakan ekonomi masyarakat pesisir yang menetap di wilayah perbatasan dengan negara tetangga dan pulau-pulau terluar.Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia harus menuju kedaulatan ekonomi politik di lautan Nusantara sesuai amanat Pasal 33 UUD 1945 (geopolitics).(Manurung, 2018)

Meski ide Poros Maritim Dunia telah dikenalkan sejak masa kampanye pemilihan presiden, namun banyak pihak yang belum memahami maksud dari ide tersebut. Hingga pada East Asia Summit di bulan November 2014 Presiden Jokowi memaparkan Poros Maritim Dunia itu terdiri dari lima pilar, yaitu 1) Indonesia akan membangun kembali budaya maritim Indonesia, 2) Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut, 3).Indonesia akan memberikan prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritime, 4).Menggunakan diplomasi maritime untuk meminimalkan konflik yang berkaitan dengan maritime, dan 5).Indonesia akan membangun kekuatan pertahanan maritime untuk kedaulatan wilayahnya.(Wiswayana*, 2016)

Terdapat 3 (tiga) hal mendasar yang menjadi alasan utama mengapa negara-negara yang terlibat dalam konflik laut cina selatan. Pertama, mengandung sumber kekayaan alam yang sangat besar, meliputi kandungan minyak dan gas bumi, keanekaragaman hayati dan perikanan serta kekayaan laut lainnya. Kedua, merupakan wilayah perairan yang menjadi jalur perlintasan aktivitas pelayaran kapal-kapal internasional, terutama jalur perdagangan lintas laut yang menghubungkan jalur perdagangan

Eropa, Amerika, dan Asia. Ketiga, pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat di Asia, membuat negara-negara seperti China dan negara-negara di kawasan laut cina selatan, bahkan termasuk Amerika Serikat sangat berkeinginan menguasai kontrol dan pengaruh atas wilayah laut cina selatan yang dinilai sangat strategis dan membawa manfaat ekonomis yang sangat besar bagi suatu negara. (Arifianto, 2018)

Sumber lain menyebutkan bahwa alasan pokok laut cina selatan diperebutkan diantaranya adalah karena merupakan wilayah strategis, dikelilingi 10 negara. Kemudian kaya akan sumber daya perikanan, merupakan penyumbang 10% dari perikanan global. Dan merupakan potensi migas yang sangat besar, 11 miliar barrel cadangan minyak dan 190 triliun kubik kaki kandungan gas alam. Sedangkan kapal-kapal ikan negara lain selalu incar natuna karena terdapat potensi perikanan 504 ribu ton atau penyumbang 21% hasil tangkapan ikan Indonesia.(Arifianto, 2018)

Politik luar negeri RI akan dititikberatkan pada identitas sebagai negara kepulauan dalam diplomasi dan kerja sama internasional. Menguatkan diplomasi middle power yang menempatkan Indonesia sebagai kekuatan regional dengan keterlibatan global secara selektif, memperluas mandala keterlibatan regional di kawasan Indo Pasifik.Arah kebijakan politik luar negeri dilaunching dengan Doktrin Poros Maritim Dunia (2014), Deklarasi Kerja Sama Negara-Negara Maritim (2014), Perumusan Peran Indonesia dalam G-20, dan Evaluasi Perwakilan Indonesia di Luar Negeri.Meningkatkan pelibatan peran, aspirasi, dan kepentingan masyarakat dalam perumusan dan pelaksanaan politik luar negeri, serta menata infrastruktur diplomasi.

Kerajaan Sriwijaya merupakan suatu kerajaan pantai, sebuah negara perniagaan dan negara yang berkuasa di laut (Safri Burhanuddin, dkk, 2003:115).5 Kekuasaan Kerajaan Sriwijaya disebabkan oleh kebiasaan perdagangan internasional melalui Selat Malaka, sehingga berhubungan dengan jalur perdagangan internasional dari Asia Timur ke Asia Barat dan Eropa. Letak geografis Sriwijaya merupakan suatu modal yang baik untuk ikut serta dalam perdagangan internasional yang mulai berkembang antara India dan daratan Asia Tenggara. Sebagai kerajaan maritim yang hidup berdasarkan sektor perdagangan dan pelayaran, penguasa Sriwijaya menguasai jalur-jalur perdagangan dan pelabuhan melalui kebiasaan menimbun barang untuk diperdagangkan. Dalam perkembangannya, kebiasaan menimbun barang itu menjadi hukum adat yang disebut sebagai “paksaan menimbun barang” (Soerjono Soekanto, dalam C. Dewi Wulansari, 2012:10).6

Sriwijaya menggunakan “paksaan menimbun barang” untuk mewajibkan kapal-kapal singgah di pelabuhannya (C. Dewi Wulansari, 2012:63). Dengan singgahnya kapal-kapal di pelabuhan Sriwijaya, Raja Kerajaan Sriwijaya dapat memungut bea dari perdagangan yang melalui wilayah maritim Sriwijaya (Marwati Djoened Poesponegoro dan Marwati Djoened, 1984: 60-61)

Selain sebagai penguasa, Raja Sriwijaya dan para bangsawan juga melakukan perdagangan sendiri. Melalui perdagangan dan hukum adat yang berlaku, Raja dapat menguasai wilayah maritim dan menimbun kekayaan. Raja Sriwijaya bahkan mempunyai kapal-kapal sendiri. Selain itu, kekayaan raja dan para bangsawan juga diperoleh dari rampasan hasil peperangan dan pembajakan laut (Marwati Djoened Poesponegoro dan Marwati Djoened, 1984:60-61). Untuk mengamankan wilayah Sriwijaya dari bajak laut, Pemerintah Sriwijaya mengeluarkan kebijakan memasukkan kepala bajak laut dalam ikatan kerajaan, sehingga mereka menjadi bagian dari organisasi perdagangan kerajaan sekaligus menjadi pengaman bagi jalur-jalur pelayaran (Safri Burhanuddin, dkk, 2003:72)

Sebagaimana hukum adat yang berlaku pada masa itu, pemimpin-pemimpin yang negaranya takluk di bawah pemerintahan Sriwijaya, selain menyatakan diri sebagai bagian dari naungan Sriwijaya, mempunyai pemerintahan sendiri (O.W. Wolters, 1970:293). Dengan meluasnya wilayah Sriwijaya, hukum adat “paksaan menimbun barang” juga memiliki cakupan yang lebih luas karena Raja Sriwijaya mewajibkan kapal lokal dan asing yang lewat pada daerah-daerah taklukannya baik dari Cina maupun menuju ke Cina untuk singgah di pelabuhan Sriwijaya (O.W. Wolters, 1970:293).7 Untuk melanggengkan kekuasaannya, Kerajaan Sriwijaya menjalin hubungan diplomasi dengan negeri-negeri adidaya lain di sekitarnya. Melalui hubungan diplomasi tersebut, kekuasaan Sriwijaya terhadap wilayahnya mendapat pengakuan dari kerajaan lain dan juga mendapatkan dukungan jika ada penyerangan terhadap kerajaan tersebut. Selain melalui hubungan diplomasi, pengembangan kekuasaan Sriwijaya dilakukan melalui penguasaan terhadap simpul-simpul perdagangan dan arus perdagangan yang ada dengan berbagai cara, seperti pelayaran dan ekspedisi militer.(Pradhani, 2017)

Pada sekitar tahun 1325 Masehi, peranan Sriwijaya sebagai suatu kerajaan internasional berakhir karena ditaklukkan oleh kerajaan Jawa. Saat riwayat Kerajaan Sriwijaya yang sempat berjaya selama 7 abad berakhir, pada sekitar tahun 1300 Masehi, munculah Kerajaan Majapahit. Keistimewaan Kerajaan Majapahit adalah pada kemampuannya

menyinergikan tradisi pelayaran-perniagaan sungai dan tradisi agraris dengan potensi kemaritiman yang telah dikuasainya melalui tradisi kemaritiman Kediri (Djoko Suryo dan Darmanto [Peny.], 2014:8-12).8 Kerajaan Majapahit menguasai wilayahnya melalui kebiasaan ekspansi yang mengedepankan cara-cara persuasif. Apabila cara-cara yang bersifat persuasif tidak berhasil, maka kekuatan militer digunakan (Irawan Djoko Nugroho, 2011:20).9

Kebiasaan tersebut melahirkan hukum adat penguasaan wilayah yang memberikan kebebasan pada daerah taklukan untuk mengatur urusan rumah tangganya sendiri, sekaligus pada waktu tertentu menunjukkan kepatuhan pada Pemerintah Pusat Majapahit.

Jika suatu daerah takluk di bawah kekuasaan Majapahit, maka pada umumnya Pemerintah Majapahit tidak mencampuri urusan internal daerah tersebut (R. Soekmono, 2002:40-41).10 Majapahit hanya mewajibkan daerah bawahannya untuk menyampaikan upeti atau uang takluk, mengirimkan utusan pada waktu-waktu tertentu sebagai tanda takluk di bawah penguasaan Majapahit, dan dalam pengambilan keputusan sesuai dengan kehendak Pemerintah Majapahit bagi wilayah kekuasaannya (Megandaru W. Kawuryan, 2006: 185-187). kekuasaan Majapahit dijadikan sebagai pengaruh bagi daerah tersebut. Majapahit bersikap terbuka pada daerah kekuasaannya, namun juga sekaligus bersikap tegas. Jika ada pegawai Majapahit, seperti wali negeri, adipati, atau menteri dikirim ke daerah yang ditaklukkan, hal tersebut dimaksudkan untuk mempertegas kekuasaan Majapahit serta untuk memungut sumbangan dari daerah itu. Majapahit juga memiliki sikap yang keras terhadap pengaruh asing. Sikap keras Majapahit ini dibuktikan dengan kuatnya angkatan laut dan angkatan darat kerajaan untuk melakukan ekspedisi, pengawasan, dan bertindak terhadap negara asing yang hendak mencampuri keadaan dalam negeri Kerajaan Majapahit (Megandaru W. Kawuryan, 2006:188).(Pradhani, 2017)

2. LANDASAN HUKUM MARITIM NASIONAL

a. Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939

Indonesia telah mempunyai beberapa peraturan perundang-undangan sebagai dasar hukum yang menjadi landasan pencegahan dan pemberantasan illegal fishing di Indonesia diantaranya Undang-Undang Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim Tahun 1939 (Territorial Zee en Maritime

Kringen Ordonantie, Stbl.1939 No. 442), Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) memperkirakan kerugian negara dari IUU Fishing sebesar Rp 300 Triliun dan menimbulkan kerusakan habitat dan ekosistem laut. Termasuk didalamnya penangkapan ikan ilegal yang disertai perusakan terhadap lingkungan laut baik oleh bom ikan, trawl, maupun menggunakan racun sianida.(Jaelani & Basuki, 2014)

b. Deklarasi Juanda 13 Desember 1957

Melihat kondisi geografis Indonesia yang unik, banyaknya wilayah laut dibanding darat, menyadarkan pemerintah bahwa persoalan wilayah laut merupakan faktor penting bagi kedaulatan negara. Lokasi yang sangat stategis bagi Indonesia karena terletak pada jalur persilangan lalu lintas perdagangan dunia maka semakin membuat padat jalur perdagangan maritim di kawasan Asia Tenggara. Maka pada hari Jumat 13 Desember 1957 dalam RUU Laut Teritorial munculah tiga aktor penting hingga dikeluarkannya Deklarasi Djuanda, yaitu; Djuanda, Mochtar Kusumaatmadja dan Chaerul Saleh. Satu hal yang pasti ialah deklarasi Djuanda merupakan keputusan Djuanda karena posisi dia saat itu sebagai pengambil kebijakan.Prinsip-prinsip dalam Deklarasi Djuanda ini kemudian dikukuhkan dengan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960. Setelah sekian lama maka menjadi potensi persoalan yang harus dicermati dari berbagai perspektif kebijakan, hukum dan kelembagaan yang mengemuka dan persoalan nasional, regional, maupun internasional, antara lain berbagai pertanyaan yang diarahkan untuk “Menggugat Deklarasi Djuanda 57”. (Ernawati, 1960).

c. Undang-undang Nomor 4/PRP/Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia

Untuk menjamin kelancaran perjalanan kapal dari dan keluar negeri yang sangat penting untuk kelancaran jalannya perekonomian kita dan untuk menyangkal tuduhan tuduhan negara negara lain bahwa kita menghalangi pelayaran bebas, perlu adanya jaminan bahwa lalu lintas yang damai di lautan pedalaman bagi kapal asing dijamin selama

tidak membahayakan kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. “Penentuan laut wilayah selebar 12 mil laut merupakan lebar maksimum menurut apa yang dinyatakan dalam naskah (draft articles) yang disusun oleh International Law Commission pada sidangnya yang ke"8 tahun 1957. Perubahan penentuan batas perairan Indonesia seperti apa yang diajukan dalam Peraturan Pemerintah Pengganti Undang"Undang ini juga mempunyai akibat yang penting di lapangan ekonomi. Dengan penentuan batas perairan yang baru ini Indonesia akan mempunyai kedaulatan atas segala perairan yang terletak dalam batas"batas garis luar laut serta udara dan dasar laut dan tanah dibawahnya. Dengan demikian maka segala kekayaan alam yang terdapat didalamnya, baik yang berupa bentuk hidup hewani maupun nabati, serta kekayaan alam lainnya berupa bahan mineral, baik yang sudah diketahui diwaktu sekarang maupun yang diketemukan di masa depan diselamatkan untuk kesejahteraan rakyat Indonesia yang jumlahnya kian tahun kian bertambah.

Bagi rakyat Indonesia yang susunan makanannya tidak cukup mengandung bahan protein, bahkan yang kadar protein hewani dalam makanannya tegolong paling rendah di dunia ini, sumber kekayaan yang terdapat dalam perikanan tak ternilai besarnya. Terutama bila diingat, bahwa cara"cara lain untuk menutup kekurangan protein seperti misalnya perkembangan peternakan tidak mudah dilakukan disamping biayanya sangat mahal, maka sumber potensil didalam laut perlu dicadangkan dan dimanfaatkan. Teknik penangkapan ikan dan pengambilan hasil laut lainnya pada bangsa Indonesia hingga dewasa ini serba sederhana sifatnya merupakan alasan tambahan bagi suatu tindakan perlindungan dari sumber kekayaan itu. Kekayaan alam yang berupa bahan mineral tidak kurang pentingnya bagi kesejahteraan rakyat Indonesia. Walaupun kini belum diketahui dengan pasti banyaknya terpendam di bawah dasar laut namun dapatlah dikatakan bahwa kekayaan itu sangat besar. Mengingat kekayaan pulau"pulau Indonesia akan bahan tambang seperti minyak tanah dan timah yang didapati didalam tanah pada wilayah daratan Indonesia

maka dapat dipastikan, bahwa tanah dibawah permukaan laut yang pada hakekatnya merupakan lanjutan wilayah daratan juga mengandung bahan"bahan kekayaan itu. (UNDANG!UNDANG NOMOR 4 Prp TAHUN 1960 Tentang PERAIRAN INDONESIA PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA, 1960)

d. PP Nomor 8 Tahun 1962 Tentang Lalu Lintas Damai Kendaraan Air Asing

Lalu-Lintas laut damai kendaraan air asing diperairan pedalaman Indonesia, yang sebelum berlakunya Undang-undang No. 4 Prp tahun 1960 merupakan laut bebas atau laut wilayah Indonesia dijamin: ketentuan ini tidak berlaku untuk teluk, anak laut dan muara sungai, yang lebar mulutnya kurang dari dua puluh empat mil laut. Pasal 2. (1) Yang dimaksud dengan lalu-lintas laut damai kendaraan air asing dalam Peraturan Pemerintah ini ialah pelayaran untuk maksud damai yang melintasi laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia; a. dari laut bebas kesuatu pelabuhan Indonesia dan sebaliknya b. dari laut bebas kelaut bebas. (2) Lalu-lintas laut damai termaksud pada ayat (1) dianjurkan untuk mengikuti alur-alur yang dicantumkan didalam buku-buku kepanduan bahari dalam dunia pelayaran. (3) Berhenti, membuang jangkar dan/atau mundar-mandir, tanpa alasan yang sah diperairan Indonesia atau dilaut bebas yang berdekatan dengan perairan tersebut tidak termasuk pengertian lalu-lintas laut damai termaksud pada ayat (1). Pasal 5. (1) Dalam pelayarannya dari laut bebas kelaut bebas, maka selama berada atau melintasi laut wilayah dan perairan pedalaman Indonesia kendaraan air penangkapan ikan asing diharuskan menyimpan dalam keadaan terbungkus alat-alatnya penangkap ikan didalam palkah-palkah. (2) Dalam pelayaran yang disebutkan pada ayat (1) kendaraan air penangkap ikan asing harus berlayar melalui alur-alur yang telah atau akan ditetapkan oleh Menteri/Kepala Staf Angkatan Laut.(Maguire & Alto-Mar, 1962)

e. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia

UNCLOS 1982 menyatakan bahwa suatu negara pantai berhak mengklaim landas kontinen lebih dari 200 mil laut dan tidak boleh lebih dari 350 mil laut (landas kontinen ekstensi).Untuk itu negara pantai harus melakukan delineasi batas terluar LKE ini dan mengajukannya kepada Komisi Batas Landas Kontinen (Commission on the Limits of Continental Shelf, CLCS) melalui Sekretaris Jendral Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Indonesia merupakan negara pantai yang memiliki potensi untuk mengajukan Landas Kontinen Ekstensi (LKE). Kajian pendahuluan yang dilakukan beberapa pihak menunjukkan adanya kemungkinan Indonesia dapat menga-jukan LKE untuk beberapa wilayah maritim. Dalam hal ini yang di analisis, status terkini dan tantangan yang dihadapi oleh Indonesia dalam proses delineasi batas terluar landas kontinen ekstensi dan pengajuan kepada CLCS (Tuhulele, 2011)

f. Konvensi UNCLOS 1982

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, dengan kondisi geografis yang strategis dan kaya akan sumberdaya alam, namun semuanya masih belum dapat dimanfaatkan secara optimal demi kemakmuran bangsa. Banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut, mulai dari kesalahan paradigma pembangunan hingga carut marutnya upaya penegakan hukum kemaritiman. Kendala pemenuhan intrastruktur yang memadai dalam kemaritiman merupakan kendala utama yang harus diselesaikan pemerintah, karena keberadaan infrastruktur akan memungkinkan pelayanan yang lebih baik. Persoalan pembenahan sistem penegakan hukum melalui penguatan dan koordinasi antar lembaga yang berwenang di laut akan sangat menunjang bagi terciptanya keselarasan penegakan hukum, sehingga para pelaku kemaritiman akan mendapatkan kepastian kepada siapa mereka harus menggantungkan harapannya bila mereka mendapatkan kesulitan di laut. Penelitian ini bertujuan menganalisis hak dan kewajiban negara dalam mengimplementasikan Konvensi Hukum Laut (Unclos) 1982 yang telah diratifikasi oleh negara Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nation Convention on

The Law of The Sea, dan menganalisis kebijakan kelautan Indonesia dalam upaya mewujudkan negara Indonesia sebagai poros maritim dunia.(Susetyorini, 2019)

g. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eklusif Indonesia (ZEE RI)

Perkembangan isu Laut Cina Selatan memiliki kerumitan tersendiri yang memiliki potensi besar terjadinya ketegangan antar negara, baik di dalam kawasan Asia Tenggara, di Asia maupun di dunia. Kompleksitas ini didorong oleh aksi agresif Cina untuk menegaskan klaim kedaulatannya di LCS dalam bentuk kebijakan tertulis, pernyataan-pernyataan keras dan tindakan nyata yang berupa pengerahan kapal nelayan dikawal oleh coast guard-nya. Pada Pada dasarnya, Indonesia memiliki posisi baik dengan bargaining power yang cukup besar dalam mengatasi aksi Cina di ZEEI, tetapi Indonesia hanya memiliki hak berdaulat saja atas ZEEI tersebut, sehingga perlu pengkajian yang tepat dalam strategi TNI. Strategi umum bagi TNI untuk mengatasi aksi Cina tersebut dengan tetap mengedepankan aturan-aturan hukum, norma-norma dan nilai-nilai Internasional yang berlaku, dan menjamin ketersediaan dukungan sumber daya nasional yang memadai jika mengalami eskalasi konflik serta mendorong penguatan diplomasi oleh K/L terkait sesuai fungsi. Strategi operasional bagi TNI adalah menyusun Roles of Engagement yang mengimplementasikan hukum, norma-norma dan nilai-nilai Internasional yang berlaku bagi setiap Satgas tempur yang digelar.

Disamping itu, secara khusus, mengedepankan bentuk-bentuk operasi OMSP yang bersifat tempur. Strategi khusus dilakukan dengan memperbesar bentuk- bentuk OMSP TNI di ZEEI Laut Natuna Utara untuk memperkuat tugas Bakamla RI, mendorong perluasan kehadiran nelayan Indonesia, mendorong kerjasama multi lateral dalam upaya maritime security di LCS (seperti Latma Navy Indo Pasifik) dan membangun upaya integrated diplomacy antar K/L terkait.(Santoso, 2020)

China melakukan klaim sepihak dengan menggambarkan sembilan

garis putus-putus yang didasarkan atas sejarah historisnya yang mengakui wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif Natuna sebagai bagian dari kedaulatannya yang dapat berpotensi terjadinya persengketaan batas maritim. Metode penelitian penulisan ini menggunakan penelitian normatif yuridis dengan rumusan masalah sebagai berikut: 1. Bagaimanakah pengaruh pengakuan sepihak China pada kedaulatan Indonesia di wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif Natuna berdasarkan hukum internasional: 2. Bagaimanakah pengaruh terhadap ruang udara akibat dari pengakuan sepihak China di wilayah Laut Natuna Utara. Dengan rumusan masalah di atas dapat diambil kesimpulannya yaitu; 1. Delimitasi maritim Indonesia dengan garis sembilan putus-putus yang digambarkan oleh China dan dimasukkan kedalam peta wilayah Laut Natuna Utara dapat mengancam kedaulatan dan hak berdaulat yang dimiliki oleh Indonesia; dan 2. Kebebasan penerbangan (Freedom of Overflight) dalam Zona Ekonomi Eksklusif diatur di dalam Pasal 58 UNCLOS 1982. Selain itu, Indonesia dapat melakukan upaya untuk meminimalisir terjadinya pelanggaran di ruang udara dengan membentuk ADIZ.(Priskila & Athina, 2021)

h. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Konfrensi PBB Tentang Hukum Laut

Deklarasi yang dicetuskan oleh Djuanda Kartawidjaja memberikan ar? bagi Indonesia sebagai negara kepulauan dan nusantara sebagai satu kesatuan yang utama memberikan padangan tersendiri terhadap dunia bahwa negara yang terdiri dari banyak pulau punya kedaulatan penuh atas pulau dan perairan yang ada di sekitarnya Adapun UNCLOS lebih awal mulanya banyak menyinggung mengenai aturan dan teknis e?ka seper? apa yang harus dilakukan negara diatas laut, apa hak laut negara dan masih banyak lagi. Sebagai negara kepulauan, Indonesia melihat kedua hal menjadi celah yang sangat menguntungkan bagi Indonesia untuk terus melakukan peningkatan terbaiknya disektor laut namun banyak juga kendala dan hambatan yang harus dihadapi Indonesia.

Setahun sebelum diadakan UNCLOS untuk pertama

kalinya, sebenarnya Indonesia sudah mulai memperjuangkan hukum laut demi memperkokoh Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia melalui Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957. Deklarasi dicetuskan oleh Perdana Menteri Indonesia pada saat itu, Djuanda Kartawidjaja, yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Isi dari Deklarasi Juanda yang ditulis pada 13 Desember 1957, menyatakan: 1) Bahwa Indonesia menyatakan sebagai negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri. 2) Bahwa sejak dahulu kala kepulauan nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan. 3) Ketentuan ordonansi 1939 tentang ordonansi, dapat memecah belah keutuhan wilayah Indonesia dari deklarasi tersebut mengandung suatu tujuan: untuk mewujudkan bentuk wilayah Kesatuan Republik Indonesia yang utuh dan bulat, untuk menentukan batas-batas wilayah NKRI, sesuai dengan azas negara Kepulauan, dan untuk mengatur lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan NKRI.

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB (KHL) 1958 dan 1960, wilayah NKRI sejak 1945 sampai 1994 belum menyatu secara utuh. Penerapan laut teritorial 3 mil laut mengelilingi setiap pulau mengakibatkan wilayah laut di antara pulau-pulau merupakan laut lepas. Setelah KHL 1982 diberlakukan dan mengikat secara internasional pada tahun 1994, maka laut lepas berubah status menjadi perairan kepulauan yang menyatukan seluruh wilayah NKRI. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB (KHL) 1958 dan 1960, wilayah NKRI sejak 1945 sampai 1994 belum menyatu secara utuh. Penerapan laut teritorial 3 mil laut mengelilingi setiap pulau mengakibatkan wilayah laut di antara pulau-pulau merupakan laut lepas. Setelah KHL 1982 diberlakukan dan mengikat secara internasional pada tahun 1994, maka laut lepas berubah status menjadi perairan kepulauan yang menyatukan seluruh wilayah NKRI.(Purwaka, 2015)

i. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar setelah Amerika Serikat dengan jumlah 13.465 pulau, luas daratan 1.922.570 km2 dan luas perairan 3.257.483 km2. Sebagai negara yang telah meratifikasi Konvensi Hukum Laut Internasional ada kewajiban dan tanggung jawab hukum untuk memberikan hak lintas damai, hak lintas alur laut kepulauan dan hak lintas transit bagi kapal-kapal asing dan pesawat udara asing untuk berlayar dan terbang di wilayah kedaulatan Indonesia sebagaimana diatur dalam pasal 51 Konvensi Hukum Laut Internasional 1982. Kapal-kapal dan pesawat asing dapat melintasi wilayah teritorial dan perairan kepulauan Indonesia melalui bagian dan rute tertentu yang dilakukan dengan cara menentukan alur laut kepulauan. Pada tahun 2002 melalui proses yang panjang konsep ALKI yang diusulkan Indonesia akhirnya mendapat persetujuan dari negara-negara Malaysia, Singapura, Filipina termasuk Organization Maritime International. Ketiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) disebut dengan ALKI I, ALKI II dan ALKI III. Penentuan alur kepulauan ini memberikan manfaat dan ancaman bagi keamanan pelayaran di sepanjang wilayah perairan Indonesia. Oleh sebab itu, pemerintah menetapkan berbagai syarat untuk dapat melintasi ALKI agar memberikan rasa aman bagi kapal- kapal asing dan pesawat udara asing yang berlayar di sepanjang alur laut kepulauan. Setiap alur laut kepulauan mempunyai manfaat dan tantangan yang berbeda-beda tergantung kondisi geopolitik dan geografis dari setiap alur laut kepulauan. Jenis penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan analisis deskriptif.(Hutagalung, 2017)

j. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dimulai tahun 2014, muncul gagasan Poros Maritim Dunia yang menekankan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahannya periode 2015 – 2019. Gagasan Poros Maritim Dunia ini juga menjadi suatu pendekatan strategi kemaritiman dan visi Indonesia untuk menjadi negara maritim. Gagasan ini dituangkan dalam Kebijakan Kelautan Nasional (National

Ocean Policy) yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan. Lampiran peraturan presiden tersebut disebut sebagai Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia. Indonesia sebagai negara yang berdaulat telah berhasil melaksanakan Diplomasi Maritim sejak Deklarasi Djuanda 1957 dengan hasil Konsep Negara Kepulauan dan lahirnya norma hukum baru, yaitu lebar laut teritorial 12 mil laut yang diukur dengan menarik garis lurus dari titik terluar. Norma hukum baru tersebut juga diterima dalam United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 setelah melalui diplomasi dan perundingan selama 25 tahun. Dengan demikian, masuknya Diplomasi Maritim sebagai bagian dari Kebijakan Kelautan Indonesia adalah tepat karena Diplomasi Maritim adalah salah satu pilar bagi pencapaian Gagasan Poros Maritim. Tulisan ini menjabarkan Diplomasi Maritim sebagai salah satu pilar bagi pencapaian Gagasan Poros Maritim dan menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat atas wilayahnya. Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum dengan tipologi penelitian hukum normatif terhadap asas-asas hukum dan sistematika hukum kelautan berdasarkan hukum nasional dan hukum internasional terkait. Adapun hasilnya bertujuan untuk mendorong pengembangan diplomasi maritim Indonesia yang sejalan dengan kebijakan maritim Indonesia.(Kusumawardhani & Arie Afriansyah, 2019)

k. Landasan Ekonomi Maritim Dalam Al-Qur'an

Selama ini model kebijakan perekonomian Indonesia berpola kebijakan "Mataram" (mengutamakan pembangunan di darat). Padahal Indonesia merupakan negara yang memiliki wilayah lautan luas, yang menyimpan berbagai macam sumber daya alam. Tampaknya, untuk mengembalikan kejayaan bangsa Indonesia di laut, sudah saatnya arah pola perekonomian Indonesia diubah dari model kebijakan "Mataram" menjadi model kebijakan negara kelautan "Sriwijaya". Kebijakan ini menyadarkan kita, bahwa betapa asingnya kita selama ini dengan laut, dan sebaliknya betapa

bersemangat kita membangun sektor industri teknologi informatika, elektronika, bioteknologi, advanced manufacturing, dan lain-lain, sehingga potensi laut kita terlupakan, seakan-akan laut kita tidak memberikan alternatif sebagai penyumbang devisa bagi negara.

Suatu kenyataan bahwa permukaan planet bumi yang luasnya diperkirakan mencapai 510 juta km persegi, ternyata hampir 2/3 bagiannya (sekitar 70 %) terdiri dari wilayah lautan. Hanya 1/3 bagian saja yang merupakan wilayah daratan. Adapun wilayah laut Indonesia sendiri, terdiri lebih dari 3/4 luas wilayah nasional yang menghubungkan antara satu pulau dengan pulau lainnya. Melihat kondisi wilayah Indonesia yang demikian, maka sudah sewajarnya bila dalam situasi krisis yang dihadapi saat ini, kita mulai kembali membangun kejayaan lewat laut. Laut di samping sebagai sarana transportasi yang murah, juga menyimpan banyak sumber daya alam yang dapat dieksplorasi, antara lain berbagai sumber bahan bangunan seperti pasir, gravel, gelas; sumber mineral seperti manganese, cobalts, lumpur mineral, phosphorites; sumber makanan seperti ikan dan berbagai tanaman laut; sumber bahan-bahan kimia seperti sodium dan potasium; sumber energi dari ombak dan konversi energi panas. Laut pula sebagai sumber minyak bumi yang melimpah ruah dan sebagai sarana rekreasi dan kesehatan.

Khusus sektor perikanan, saat ini, belum dipandang sebagai sumber kekuatan ekonomi nasional. Padahal potensi perikanannya sangat besar. Namun kenyataannya sektor perikanan dan kelautan hanya dianggap sebagai sektor pelengkap atau penunjang pembangunan sektor lain seperti industri dan pertanian. Oleh karena itu, pembangunan nasional sudah saatnya diperluas ke kawasan pesisir, termasuk sektor ekonomi, persoalan sosial, dan perkembangan kebudayaannya. Dengan demikian, banyak sektor yang dapat digali serta dikembangkan di wilayah lautan kita.

Sebagai tempat tinggal dan tempat kediaman, bumi dilengkapi dengan berbagai fasilitas dan sarana penunjang kehidupan manusia. Secara umum, hal

ini dinyatakan Allah swt. dalam firman-Nya QS. al-Baqarah (2/87):29 (Dia-lah Allah yang menjadikan segala yang ada di bumi untuk kamu).”24 Dalam ayat ini Allah menegaskan, bahwa bumi dan segala isinya, termasuk wilayah bumi yang berupa lautan, diciptakan dengan kodrat untuk manusia. Karena itu manusia dapat menguasai dan memanfaatkan potensi alam untuk kepentingan tugas dan kehidupannya.

Dalam pandangan Alquran, ilmu adalah keistimewaan yang menjadikan manusia unggul dibanding makhluk-makhluk lain guna menjalankan fungsi kekhalifahan. Hal ini sebagaimana tergambar dalam QS. al-Baqarah (2/87):31-32 berkenaan dengan kisah kejadian manusia pertama, Adam a.s. “Dan Dia mengajarkan kepada Adam nama-nama (benda-benda) seluruhnya, kemudian mengemukakannya kepada para Malaikat lalu berfirman: "Sebutkanlah kepada-Ku nama benda-benda itu jika kamu memang orang-orang yang benar!". Mereka menjawab: "Maha Suci Engkau, tidak ada yang kami ketahui selain dari apa yang telah Engkau ajarkan kepada kami; sesungguhnya Engkaulah Yang Maha Mengetahui lagi Maha Bijaksana”.

Manusia, menurut pandangan Alquran, memiliki potensi untuk menemukan ilmu pengetahuan dan melakukan pengembangan dengan izin Allah. Karena itu banyak ayat Alquran yang memerintahkan manusia untuk menempuh berbagai cara untuk mewujudkan hal tersebut, di samping pula menunjukkan tingginya kedudukan orang-orang yang memiliki ilmu pengetahuan.

Dalam pada itu, pengembangan ilmu pengetahuan kelautan berjalan seiring dengan perkembangan teknologi pemanfaatan sumber daya laut untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Oleh karena itu, aktifitas-aktifitas trial and error (coba-coba), pengamatan, percobaan, dan tes-tes kemungkinan merupakan cara-cara yang dipergunakan oleh para ilmuwan untuk meraih pengetahuan. Berbagai aktifitas ilmiah ini juga disinggung oleh Alquran yang memerintahkan manusia untuk memikirkan dan melakukan pengamatan

serta penelitian terhadap alam raya.88 Demikianlah salah satu pemanfaatan potensi kelautan, yaitu dengan melakukan pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang kelautan. Pengembangan ilmu pengetahuan ini tentunya setelah dilakukan dan dijalani proses berbagai aktifitas ilmiah; melalui pengamatan dan penelitian terhadap lautan. Pengembangan ini tidak saja sejalan dengan perintah Alquran, tetapi juga menunjang peningkatan dan kemajuan sektor perikanan secara khusus maupun sektor-sektor lainnya dalam lingkup kelautan. Diharapkan pula dengan peningkatan pendapatan dari sektor perikanan, para nelayan—merupakan komunitas yang terlibat langsung dalam sektor kelautan—dapat terangkat status perekonomian kepada keadaan yang lebih baik, terlepas dari kemiskinan yang menderanya selama ini. Inilah tujuan ideal yang diharapkan agar alam semesta yang diciptakan Allah buat manusia dapat dimanfaatkan dengan baik demi kesejahteraannya**.**(Ahmad Yusam Thobroni, 2005)

I. Ekonomi Dan Perdagangan Serantau

Negara-negara ASEAN terdiri dari negara Brunei, Indonesia, Malaysia, Thailand, Filipina, Singapra, Vietnam, Myanmar, Laos dun Cambodia. Tulisan ini bertujuan untuk menunjukkan kelebihan yang boleh dikongsi bersama oleh negara ASEAN, hasil daripada Perjanjian Perdagangan Bebas ASEAN sebagai satu integrasi ekonomi ASEAN dengan mengambil perhatian ke atas strategi lokasi dan geograpi Negara-negara ASEAN yang mempunyai sumber ekonomi yang banyak yang tidak digunakan oleh negara-negara Asean. Perjanjian bersama antara benua boleh mewujudkan pasaran bebas jangka panjang, dan membolehkannya menuju ke arah perdagangan bebas serantau. Penekanan khusus ke atas perkembangan AITA sebagai perdagangan serantau membolehkan negara-negara ASEAN mengurangkan kadar percukaian dan mempertingkatkan perdagangan di antara negara-negara ASEAN. Kewujudan AFTA mengurangkan tarif dan boleh meningkatkan

pengeluaran sumber-sumber mentah dan memperkembangkan sektor pembuatan di antara negara-negara ASEAN. Tulisan ini juga akan menggariskan kemajuan ekonomi negaru-negara ASEAN. dari segi Pengeluaran Negara Kasar sebelum dan selepas kewujudan AFTA. Kadar prestasi perkembangan ekonomi Negara-negara ASEAN berkemungkinan melebihi prestasi ekonomi blok serantau negara-negara lain di dunia seperti Persatuan Eropa, NAFTA, MERCOSUR dan Andean Pact. Perkembangan ekonomi negara-negara ASEAN membolehkannya dikenali sebagai Negara-negara membangun pada kadar pertumbuhan yang tinggi dengan tercetusnya perlaksanaan AFTA.(Mahajar, 2002).

Penubuhan AFTA pada umumnya adalah penting. Kesatuan ekonomi serantau dengan saiz yang besar boleh mempunyai suara dalam komuniti politik antara bangsa dan berpengaruh dalam membentuk order ekonomi baru dunia. Syarat ini dipenuhi oleh Kesatuan Ekonomi Eropa yang terdiri daripada l2 ahli kesatuan Eropa dan enam negara kawasan perdagangan bebas Eropa (EFTA) yang telah muncul sebagai pasaran tunggal terbesar yang mewakili 44% daripada perdagangan dunia. Gabungan Keluaran Dalam Negeri Kasar (KDNK) dan populasi Kesatuan Eropa (EU) lebih dari pada AS$30 billion dan 370 juta penduduk. Walaupun NAFTA dan AFTA kecil berbanding dengan EC dari segi saiz, tetapi mereka mempunyai kuasa mencukupi dari segi KDNK dan populasi untuk bersaing dengan EU dan boleh bersuara dalam komuniti dunia (penyuara EU-Jerman, penyuara NAFTA Amerika Syarikat dan AFTA-Indonesia). Rantau Asia Tenggara (Pasifik) adalah kawasan pertumbuhan ekonomi yang dinamik di dunia Kawasan ini mengeluarkan sebahagian daripada output dan menyumbangkan sebahagian besar kepada perdagangan dunia. Sekiranya pertumbuhan ekonomi semasa terus mantap, maka akhir kurun ke-21 sumbangan kawasan akan mencapai seratus peratus output dunia (jika kawasan Asia-Pasifik menyumbangkan 2/3 kepada output dunia). Dengan kata

lain kawasan ini akan menjadi pusat pertumbuhan ekonomi dunia. Kawasan ini mengeluarkan sebahagian daripada output dan menyumbangkan sebahagian besar kepada perdagangan dunia.(Realiti, 1996).

3. KESIMPULAN

Perdagangan serantau telah dimulai sejak abad ke 7 –13 oleh Sriwijaya, kemudian dilanjutkan abad ke 13 – 15 oleh Majapahit, abad ke 15 – 16 oleh Malaka, abad ke 17-19 oleh Riau Lingga dan abad ke 20 – sekarang adalah Pemerintah Indonesia. Barang dan jasa (komoditi) yang diperdagangkan bermacam-macam antara lain komoditi hasil pertanian atau perkebunan adalah padi, kapas, cegkeh, lada, pala, gambir, sedangkan pertambangan adalah timah, emas, kapur, dan juga komoditi perikanan seperti ikan, udang, cumi dan sebagainya.

Natuna memiliki kekuatan dari segi sumber daya alam seperti minyak dan gas, kelautan dan perikanan, berada di jalur perdagangan internasional, memiliki pelabuhan perikanan nasional serta dukungan keamanan kuat, namun di samping itu ada juga kelemahan antara lain belum memiliki pelabuhan laut internasional, belum memiliki bandara internasional, dan sumber daya manusia yang minim. oleh karena itu peluang yang dimiliki Natuna sangat besar di sector kelautan dan perikanan, minyak dan gas, jalur strategis perdagangan internasional, dan mempunyai historis perdagangan serantau dengan Negara-negara ASEAN.

4. Referensi

Ahmad Yusam Thobroni. (2005). Fikih Kelautan Perspektif Alquran Tentang Pengelolaan Potensi Laut. *Al-Fikra: Jurnal Ilmiah Keislaman*, *4*(2), 130–154.

Arifianto, A. (2018). Politik Indonesia Dalam Konflik Laut Cina Selatan Blok Natuna. *Knappptma*, *7*, 11–22.

Ernawati. (1960). *Implementasi Deklarasi Djuanda Dalam Perbatasan Perairan Lautan*. 978–979.

Hutagalung, S. M. (2017). Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (Alki): Manfaatnya Dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran Di Wilayah Perairan Indonesia. *Jurnal Asia Pacific Studies*, *1*(1), 75. https://doi.org/10.33541/japs.v1i1.502

Jaelani, A., & Basuki, U. (2014). Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing: Upaya Mencegah dan Memberantas Illegal Fishing dalamJaelani, A., & Basuki, U. (2014). Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing: Upaya Mencegah dan Memberantas Illegal Fishing dalam Membangun Poros.

Supremasi Hukum, *3*(Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing: Upaya Mencegah dan Memberantas Illegal Fishing dalam Membangun Poros Maritim Indonesi), 1–26. http://www.aifis-digilib.org/uploads/1/3/4/6/13465004/11_aqj_illegal_unreported_and_unregulated.pdf

Kusumawardhani, I., & Arie Afriansyah. (2019). Kebijakan Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim. *Kertha Patrika*, *41*(3), 255.

Maguire, & Alto-Mar, C. de G. sobre o. (1962). PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 8 TAHUN 1962 TENTANG LALU LINTAS LAUT DAMAI KENDARAAN AIR ASING DALAM PERAIRAN INDONESIA PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA. *Parasitology of Fishes.*, *147004*(1905), 1–21. https://sci-hub.tw/10.1002/iroh.19620470121

Mahajar, A. J. H. (2002). Integrasi ekonomi asean: sejauh mana. *Jurnal Pembangunan Sosial*, *Disember*(5).

Manurung, H. (2018). Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Seminar Nasional Pakar Ke 1 Tahun 2018*, *1*(April), 147–152.

Pradhani, S. I. (2017). *Sejarah Hukum Maritim Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit dalam Hukum Indonesia Kini*. *13*(2).

Priskila, K., & Athina, K. S. (2021). Tinjauan Yuridis Pengaruh Pengakuan Sepihak China Atas Zona Ekonomi Eksklusif Laut Natuna Utara Berdasarkan Hukum Internasional. *Jurnal Kompilasi Hukum*, *6*(1), 2–16. https://doi.org/10.29303/jkh.v6i1.63

Purwaka, T. H. (2015). Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Mimbar Hukum - Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, *26*(3), 355. https://doi.org/10.22146/jmh.16024

Realiti, I. D. A. N. (1996). Kerjasama perdagangan serantau ASEAN: impian dan realiti. *JATI : Journal of Southeast Asian Studies*, *2*, 100–110.

Riyadi, R. A., & Sari, D. A. A. (2019). Pemuktahiran Peta Di Kawasan Laut Natuna Utara sebagai Langkah Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia. *Belli Ac Pacis*, *5*(1), 18–31.

Santoso, T. I. (2020). Aksi Agresivitas Cina Pada Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia Laut Natuna Utara: Perspektif Tugas Pokok Tni. *Jurnal Kajian Lemhannas RI*, 42–44.

Susetyorini, P. (2019). Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Perspektif Unclos 1982. *Masalah-Masalah Hukum*, *48*(2), 164. https://doi.org/10.14710/mmh.48.2.2019.164-177

Tuhulele, P. (2011). UPAYA HUKUM INDONESIA

MENGAJUKAN LANDAS KONTINEN EKSTENSI (antara Peluang dan Tantangan). *Perspektif*, *16*(3), 184. https://doi.org/10.30742/perspektif.v16i3.82

UNDANG!UNDANG NOMOR 4 Prp TAHUN 1960 Tentang PERAIRAN INDONESIA PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA, 1 (1960).

Wiswayana*, W. M. (2016). Dinamika Permasalahan Laut Tiongkok Selatan & Tantangan Serius terhadap Ide Poros Maritim Dunia. *Andalas Institute of International Studies – ASSIST International Relations Department Faculty of Social and Political Sciences Universitas Andalas Padang Editor*.