

BUDAYA MARITIM DALAM PERSPEKTIF KETAHANAN NASIONAL



**Dr. Ir. Avando Bastari, M.Phil.
Laksamana pertama TNI**

Sanksi Pelanggaran Pasal 113 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta, sebagaimana yang telah diatur dan diubah dari Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002, bahwa:

- (1) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/ atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (4) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

BUDAYA MARITIM

DALAM PERSPEKTIF KETAHANAN NASIONAL

Laksamana Pertama TNI Dr. Ir. Avando Bastari, M.Phil.

BUDAYA MARITIM

DALAM PERSPEKTIF KETAHANAN NASIONAL

Edisi Pertama
Copyright @ 2021

ISBN 978-623-377-000-2

15 x 23 cm

140 h.

cetakan ke-1, Agustus 2021

Penulis

Laksamana Pertama TNI Dr. Ir. Avando Bastari, M.Phil.

Editor

Letkol Laut (T) Dr. Okol Sri Suharyo, M.T.

Penerbit

Madza Media

Anggota IKAPI: No.273/JTI/2021

Kantor I: Jl. Pahlawan, Kanor, Bojonegoro

Kantor II: Jl. Bantaran Indah Blok H Dalam 4a Kota Malang

redaksi@madzamedia.co.id

www.madzamedia.co.id

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh isi dengan cara apapun,
termasuk dengan cara penggunaan mesin fotocopy tanpa izin sah
dari penerbit.

KATA MUTIARA

JALESVEVA JAYAMAHE

*“It Takes a Navy Three Years to Build a Ship,
But It Takes a Nations Three Hundred Years to Build a Tradition ”
(Laksamana Sir Andrew Cunningham, 1947)*

*“Di Laut Tersimpan Harapan dan Kejayaan.
Dibutuhkan Penguatan BUDAYA MARITIM dan KEBIJAKAN
PEMERINTAH untuk mencapai kekuatan KETAHANAN NASIONAL
MARITIM INDONESIA”
(Avando Bastari, 2020)*

KATA PENGANTAR



Dr. Ir. Avando Bastari, M.Phil.
Laksamana Pertama TNI

Assalamu'alaikum Warohmatullohi Wabarokatuh,

Alhamdulillah, dengan senantiasa memanjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT, Tuhan Yang Maha Kuasa atas segala rahmat dan hidayah-Nya, pada akhirnya buku dengan judul **"Budaya Maritim Dalam Perspektif Ketahanan Nasional"** ini dapat penulis selesaikan dengan baik dan lancar, tanpa ada halangan yang berarti.

Dalam menyusun buku ini, tentu saja banyak problematika di lapangan terkait budaya maritim utamanya dalam perilaku masyarakat Indonesia yang perlu diangkat. Sampai saat ini memang masih cukup sulit untuk merubah budaya agraris menjadi budaya maritim. Hal ini dikarenakan pengaruh yang kuat dari penjajahan Belanda yang cukup lama di Indonesia, sehingga benar-benar dibutuhkan kebijakan Pemerintah, kehadiran para *stakeholder*, sekaligus upaya pembinaannya, yang dilaksanakan secara terencana, bertahap, dan berkesinambungan. Dengan demikian keberhasilan pembinaan budaya maritim ditengah-tengah kehidupan masyarakat, akan mampu mendukung sekaligus memperkokoh ketahanan nasional dan kedaulatan negara.

Isi materi dalam buku ini sepenuhnya berbasis pada hasil riset sehingga banyak disajikan data, dan analisa serta mengungkap berbagai fakta realitas budaya maritim yang ada di masyarakat. Hasil Riset menghasilkan temuan bahwa variabel Budaya dan variabel Kebijakan Pemerintah mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil riset juga menunjukkan bahwa pengaruh variabel budaya terhadap sistem ketahanan nasional bidang maritim akan semakin kuat jika diikuti dengan kebijakan pemerintah yang berorientasi pada budaya maritim.

Hasil riset dapat digunakan sebagai acuan dalam merumuskan strategi untuk meningkatkan sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim yang melibatkan Kebijakan Pemerintah di bidang ekonomi, Pertahanan dan Keamanan, Pendidikan dan Teknologi, serta sosial budaya yang berorientasi pada budaya maritim. Untuk itu strategi yang tepat untuk meningkatkan sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim adalah dengan membuat kebijakan-kebijakan yang terkait dengan aktivitas perekonomian. Kebijakan lain yang harus menjadi perhatian adalah yang terkait dengan pertahanan dan keamanan yang akan dapat menjamin pengamanan kegiatan perekonomian terutama di sektor maritim dan menjaga potensi sumber daya alam kemaritiman untuk mendukung aktivitas perekonomian.

Sehubungan dengan terselesainya penulisan buku ini, penulis menyampaikan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan, baik moril maupun materiil. Kepada pihak-pihak lainnya yang tidak mungkin disebutkan satu persatu, juga penulis sampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang tidak terhingga, sehingga buku ini dapat diselesaikan penulisannya dengan baik.

Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan Rahmat dan Hidayah-Nya kepada kita semua dalam melaksanakan pengabdian Bangsa dan Negara Indonesia yang kita cintai. Aamiin.

Jakarta, Agustus 2021

Penulis,

Dr. Ir. Avando Bastari, M.Phil.

Laksamana Pertama TNI

DAFTAR ISI

Halaman Cover
Cover Dalam
Kata-Kata Mutiara - i
Prakata - ii
Daftar Isi - iv

BAB 1

PENDAHULUAN - 1

1. Latar Belakang - 2
2. *Problem Statement* - 12
3. *Novelty* dan Originalitas - 13

BAB 2

PERSPEKTIF AKADEMIS - 15

4. Riset Terdahulu - 16
5. Teori dan Konsep Budaya Kemaritiman - 22
6. Konsep Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional - 27
7. Pendekatan Sosiologi, Filosofis dan Yuridis - 33
8. Pendekatan Riset dan Teknologi - 38
9. Kebijakan Kelautan Indonesia dan Visi Poros Maritim Dunia - 40
10. Hipotesis Riset - 47

BAB 3

METODE RISET - 49

11. Konsep dan Variabel Riset - 50
12. Populasi, Sampel dan Pengumpulan Data - 59
13. Lokasi Riset - 61
14. Analisa Perbandingan Lokasi Riset dihadapkan pada Budaya Maritim dan Ketahanan Nasional - 62
15. Metode *Structural Equation Modeling* (SEM) - 66
16. Proses Pengolahan dan Analisa Data - 68

BAB 4

PEMODELAN - 73

17. Model Konseptual - 74
18. Pengembangan Model - 75
19. Pengujian Model - 77
20. Validitas dan Reliabilitas Variabel Budaya Maritim – 80
21. Validitas dan Reliabilitas Variabel Kebijakan Pemerintah - 82
22. Validitas dan Reliabilitas Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim – 85
23. Evaluasi Kesesuaian terhadap Model Lengkap – 87

BAB 5

BUDAYA MARITIM, KEBIJAKAN PEMERINTAH, DAN KETAHANAN NASIONAL - 91

24. Pengaruh Langsung Variabel Budaya Maritim terhadap Kebijakan Pemerintah – 92
25. Pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim - 93
26. Pengaruh Langsung Budaya Maritim Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim - 95
27. Pengaruh Tidak Langsung Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim – 97
28. Implikasi Manajerial – 99
29. Kebaharuan / Novelty Hasil Riset - 111

BAB 6

PENUTUP - 115

30. Kesimpulan - 116
31. Saran – 118

Indeks – 120

Daftar Pustaka – 122

Riwayat Hidup - 127

DAFTAR TABEL

- Tabel 1. Identifikasi Variabel dan Indikator pada Model - 56
- Tabel 2. Deskripsi Lokasi Riset - 63
- Tabel 3. *Assessment of Normality (Group Number 1)* - 78
- Tabel 4. Nilai Kebaikan Model Variabel Budaya Maritim – 81
- Tabel 5. Nilai Kebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah – 83
- Tabel 6. Nilai Kebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah Setelah Perbaikan - 84
- Tabel 7. Nilai Kebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah – 86
- Tabel 8. Nilai Kebaikan Model Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim - 87
- Tabel 9. Nilai Kebaikan Model Lengkap - 88
- Tabel 10. Nilai Kebaikan Model Lengkap Setelah Perbaikan - 89
- Tabel 11. Jenis Budaya dan Tradisi Maritim tiap Lokasi yang Mempengaruhi Ketahanan Nasional - 101

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Hubungan Variabel pada Hipotesis Riset - 48
- Gambar 2. Konsep Model & Variabel Riset Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional Bidang Maritim - 56
- Gambar 3. Lokasi Riset : Beberapa Kabupaten/Kota Propinsi Jawa Timur - 61
- Gambar 4. Langkah Analisis Data pada *Structural Equation Model* (SEM) -71
- Gambar 5. Model Konseptual Pengaruh Budaya Maritim Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim - 74
- Gambar 6. Model Riset Lengkap - 76
- Gambar 7. Model Variabel Laten Budaya Maritim - 81
- Gambar 8. Model Variabel Laten Kebijakan Pemerintah - 82
- Gambar 9. Model Variabel Laten Kebijakan Pemerintah Setelah Perbaikan - 83
- Gambar 10. Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim - 86
- Gambar 11. Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim setelah perbaikan – 87
- Gambar 12. Output *Path Diagram* Model Riset - 88
- Gambar 13. Output *Path Diagram* Model Riset setelah perbaikan - 89
- Gambar 14. Model Persamaan Struktural Berdasarkan Kerangka Pemikiran Beserta Nilai Parameter dan Hasil Uji Statistik - 90
- Gambar 15. Model Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim (sebagai *Novelty* Riset) - 112
- Gambar 16. Pengembangan Metode *Structural Equation Model* (SEM) untuk analisa pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Maritim (sebagai *Novelty* Riset) - 113



BAB 1

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Sejarah kehidupan nenek moyang Bangsa Indonesia didominasi dengan kisah keberaniannya mengarungi samudra dan laut, dimulai sejak Bangsa Austronesia sampai di tanah air Indonesia melalui jalan laut, hingga pada kerajaan atau pemerintahan jauh sebelum Indonesia merdeka, yang mampu menguasai laut dengan armada perang dan dagang yang cukup besar. Hal itu menunjukkan bahwa semangat budaya maritim sudah menggelora di bumi nusantara bahkan sebelum negeri Indonesia ini terbentuk. Penemuan situs-situs prasejarah di beberapa lokasi di Indonesia, menggambarkan bahwa nenek moyang Bangsa Indonesia merupakan bangsa maritim atau bangsa pelaut. Selain itu ditemukannya kesamaan benda-benda prasejarah antara suku Aborigin di Australia dengan suku di Jawa menandakan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia sudah melakukan hubungan atau koneksi dengan bangsa lain di dunia yang tentunya menggunakan kapal-kapal yang berlayar.

Sejarah kejayaan bangsa Indonesia sebagai negara maritim dan bahari sudah sejak lama dikenal. Aktivitas pelayaran bangsa Indonesia sudah berlangsung sejak jaman nenek moyang dan sejalan dengan perjalanan panjang sejarah bangsa Indonesia. Wilayah kepulauan Nusantara Indonesia terletak pada persilangan jaringan lalu lintas laut dunia, dan secara tidak langsung merupakan penghubung antara dunia Barat, Tengah dan Timur. Berbagai hasil bumi yang berasal dari bangsa Indonesia merupakan barang yang sangat dibutuhkan oleh pasaran dunia terutama di Eropa. Hal itu telah mengakibatkan terjadinya aktivitas perdagangan dan pelayaran yang ramai dari dan ke Indonesia (Buwono, 2014).

Belajar dari sejarah nusantara, kejayaan sektor kelautan di Indonesia terjadi pada abad 13. Kala itu, Kerajaan Majapahit dapat menguasai hampir seluruh wilayah Indonesia, bahkan hingga Singapura (Tumasik) dan Malaysia (Malaka). Sebelumnya, Kerajaan

Sriwijaya (683M-1030M) memiliki armada laut yang sangat kuat dan handal, menguasai jalur perdagangan laut, pengaruh dan kekuasaannya meliputi Asia Tenggara yang dikuatkan dengan catatan sejarah bahwa terdapat hubungan yang erat antara Sriwijaya dengan Kerajaan Campa yang terletak di antara Kamboja dan Laos. Selanjutnya pengaruh budaya maritim Kerajaan Mataram kuno di Jawa Tengah bersama kerajaan lainnya seperti Kerajaan Tarumanegara, yang telah membangun Candi Borobudur pada relief dindingnya terlihat gambar perahu layar dengan tiang layar yang tinggi dan kokoh. Hal ini menandakan bahwa kekuatan Budaya Maritim telah ada dan terbentuk sejak jaman nenek moyang Bangsa Indonesia (Keliat, 2009).

Kepulauan Indonesia yang terletak di antara benua Asia dan Australia sering diartikan sebagai sebuah penghubung atau jembatan antara kedua benua tersebut. Peran yang dilakukan oleh nenek moyang para pelaut Indonesia sangat signifikan bagi perkembangan bangsa Indonesia seperti saat ini. Sehingga perlu dilakukan kajian-kajian agar dapat digali secara lebih komprehensif aktivitas perdagangan dan pelayaran, serta interaksi dan komunikasi sosial yang terjadi, sehingga terwujud Indonesia yang dikenal sebagai bangsa bahari hingga saat ini. Kejayaan maritim Indonesia dapat dilihat dari perjalanan sejarah kerajaan-kerajaan yang pernah ada di Nusantara. Berbagai dokumen tentang kejayaan bahari Bangsa Indonesia pada masa lalu telah banyak diungkap, namun dalam perjalanannya, kejayaan bahari tersebut mengalami keredupan. Setidaknya ada dua penyebab terjadinya hal itu, yaitu praktik non kebaharian pemerintah kolonial Belanda, dan kebijakan pembangunan yang tidak berpihak pada bidang maritim pada masa rezim Orde Baru (Buwono, 2014).

Pada masa penjajahan kolonial Belanda, atau pada sekitar abad ke-18, masyarakat dan bangsa Indonesia dibatasi berhubungan dengan laut, sebagai contoh adanya larangan berdagang dengan pihak lain selain Belanda. Pada era kolonialisme ini terjadi pengikisan semangat maritim yang dilakukan oleh kolonial dengan menggiatkan masyarakat Indonesia untuk melakukan aktivitas agraris untuk

kepentingan kolonial dalam perdagangan rempah-rempah ke Eropa. Akibatnya, budaya maritim atau *culture* bangsa Indonesia memasuki masa suram. Kondisi ini kemudian berlanjut dengan sedikitnya keberpihakan pemerintahan Orde Baru untuk membangun kembali Indonesia sebagai negara maritim, yang berakibat dalam era kebangkitan Asia Pasifik, pelayaran nasional kalah dan tidak dapat bersaing dengan pelayaran asing.

Mengembalikan semangat budaya maritim itu tidak mudah, diperlukan upaya yang serius dari semua elemen bangsa. Optimalisasi konvensi UNCLOS 1982 sebagai peluang besar bagi negara kepulauan harus segera dilakukan, namun lemahnya kebijakan pemerintah di laut menimbulkan banyak kelemahan, seperti keluarnya Pulau Sipadan dan Ligitan dari Indonesia pada tahun 2002 karena "*ineffective occupation*" atau wilayah yang ditelantarkan. Beberapa isu global dan nasional yang melatarbelakangi perlunya pembahasan budaya maritim dalam konteks ketahanan nasional bidang maritim dapat disajikan sebagai berikut.

Perkembangan kawasan global dan internasional tidak lepas dari isu-isu kunci yang berkaitan dengan kebijakan dan kompetisi strategis antara Amerika Serikat sebagai kekuatan trans-regional, dan Iran di Teluk Persia, China di Laut Cina Selatan, Korea Utara di semenanjung Korea, serta ASEAN sebagai kekuatan regional utama di wilayah masing-masing. Hal ini tentu berkaitan dengan kebijakan yang diterapkan serta berkontribusi pada kompetisi strategis antara kekuatan trans-regional dan regional di Timur Tengah dan kawasan Asia Pacific, utamanya di bidang kemaritiman termasuk isu budaya di dalamnya (Bradley, 2013).

Dalam menghadapi sengketa LCS (Laut Cina Selatan), saat ini Cina menerapkan strategi baru yaitu *four sha* untuk menggantikan strategi *nine dash line*. Strategi *four sha* menjadi klaim Cina atas empat kelompok pulau *Dongsha, Xisha, Nansha, dan Zhongsha* yang menjadi wilayah *historical* Cina. Melalui klaim ini pula Cina juga turut serta memberlakukan zona maritim atas pulau-pulau tersebut. Posisi Indonesia yang sebagian wilayahnya di ZEE perairan Natuna yang kaya sumber daya alam telah diklaim secara sepihak oleh Cina sebagai

wilayah penangkapan ikan tradisionalnya. Sikap Cina yang agresif tersebut telah menjadi suatu ancaman terhadap NKRI dengan seringnya pelanggaran wilayah laut yang dilakukan kapal-kapal penangkap ikan Cina yang dikawal oleh kapal-kapal *Coast Guard*-nya (Bastari A, 2019).

Dalam rangka mengantisipasi hal tersebut, Indonesia yang mempunyai Visi Poros Maritim Dunia yang dipandang perlu untuk secara komprehensif mengantisipasi konstelasi negara di Asia serta berbagai inisiatif program di kawasan global, seperti *ASEAN Community*, *One Belt One Road* (OBOR) dari China, *Act East* dari India dan *Re-Balance* dari Amerika. Dalam kaitan ini, visi Poros Maritim Indonesia dapat melakukan sinergi dan integrasi dengan berbagai inisiatif tersebut sesuai kepentingan nasional, dalam memberikan kontribusi positif bagi perdamaian kawasan. Visi Poros Maritim Dunia bisa terwujud apabila ada kebijakan dan program pendukung yang tepat, efektif, dan kompetitif (WT. Tow, 2015).

Pesatnya perkembangan teknologi modern dan tuntutan kebutuhan sumber daya yang besar mengakibatkan area laut menjadi penting bagi kawasan politik dunia internasional. Oleh karena itu, perubahan orientasi politik negara ke arah pendekatan maritim merupakan suatu hal yang penting dan perlu diperhatikan. Wilayah dan area laut harus dikelola dan digunakan secara profesional, proporsional dan senantiasa diarahkan pada kepentingan bangsa Indonesia di laut. Beberapa fungsi laut harus menjadi pertimbangan bagi pemerintah dalam menetapkan kebijakan berbasis kemaritiman adalah: laut sebagai media pemersatu bangsa, laut sebagai media perhubungan, sebagai media sumber daya, sebagai media pertahanan dan keamanan negara kepulauan serta sebagai media untuk membangun pengaruh ke kawasan dunia, termasuk potensi laut Indonesia harus dapat menjamin keberlangsungan Budaya Maritim Nusantara yang merupakan kearifan lokal bangsa Indonesia menuju Ketahanan Nasional bidang Maritim yang berkelanjutan (Supriyatna, 2014).

Potensi sumber daya laut yang melimpah dan sejarah kejayaan maritim Indonesia masa lalu, membangkitkan semangat kembali

kejayaan maritim Indonesia adalah hal yang luar biasa. Deklarasi Djuanda pada Tahun 1957 memberikan harapan baru untuk mengembalikan kejayaan bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim yang besar. Diperlukan pengembangan bidang kemaritiman dan kelautan penyesuaian terhadap pola pikir, pola sikap, dan pola bertindak bangsa Indonesia yang didasari oleh kesadaran ruang kelautan melalui pembangunan Indonesia yang berorientasi kelautan.

Merespons kebijakan pemerintah Indonesia yang meletakkan sektor ketahanan maritim menjadi salah satu prioritas pembangunan, maka berbagai data dan analisa serta informasi yang akurat terkait model ketahanan nasional maritim Indonesia sangat dibutuhkan. Selama ini, area laut dan semua potensinya cenderung terlupakan, sehingga sudah saatnya kembali membangun Budaya Maritim menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari ketahanan maritim nasional, sekaligus untuk menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia. Bangsa Indonesia harus mampu membaca potensi dan fungsi strategis dari laut. Bangsa Indonesia harus dapat mengubah pola pikir dalam melihat arti pentingnya laut. Harus merubah pandangan bahwa laut adalah pemisah, melainkan laut adalah sebagai pemersatu. Ke depan, Indonesia harus bisa memanfaatkan dan mengelola sumber daya kelautan secara baik dan berkelanjutan. Tidak hanya itu, aspek infrastruktur maritim, aspek diplomasi maritim, serta aspek pertahanan keamanan laut harus diperkuat untuk mencapai Ketahanan Maritim Nasional.

Minimnya keberpihakan dan kebijakan pada sektor ketahanan maritim (*maritime resilience*) menjadi salah satu penyebab masih semrawutnya penataan di sektor kemaritiman yang sejatinya menjadi sumber devisa; kasus Reklamasi Pantai Utara Jakarta (2016) adalah bukti nyata ketidak-berpihaknya pengambil kebijakan pemerintah dalam mendukung *Culture / Budaya Maritim* sebagai bagian dari kehidupan masyarakat nelayan pesisir. Permasalahan lain adalah masih banyak pelabuhan dalam negeri Indonesia belum menjadi *Standart International Hub Port*, ZEE yang masih terlantar, pengembangan pulau-pulau kecil terutama di wilayah perbatasan negara tidak kunjung tuntas yang memerlukan pendanaan yang tinggi

dan komitmen pemerintah, serta makin maraknya praktik *illegal fishing, illegal drug, trafficking, illegal people*, dan semakin meningkatnya penyelundupan narkoba di Indonesia, hal ini sangat berpengaruh pada penurunan Ketahanan Maritim Nasional Indonesia (Supriyatna, 2014).

Salah satu aspek penting dalam visi kemaritiman bangsa Indonesia adalah Budaya dan Ketahanan Maritim. Bangsa Indonesia, harus benar-benar memahami pentingnya budaya dan ketahanan maritim sebagai landasan utama untuk mencapai visi maritim tersebut. Bangsa Indonesia harus membiasakan diri membaca dan menuliskannya secara ilmiah tentang aspek kemaritiman bangsa Indonesia. Budaya maritim bangsa Indonesia merupakan warisan kearifan lokal yang dapat dipacu kembali kejayaannya yang jika ditambah dengan Kebijakan Pemerintah yang mendukung sektor dan budaya maritim, maka dapat menciptakan ketahanan maritim nasional bangsa Indonesia semakin tinggi.

Untuk itu diperlukan suatu riset atau pemodelan yang bisa menilai Bagaimana pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Maritim untuk memperkuat Ketahanan Nasional Indonesia. Hal menjadi tuntutan dan kebutuhan bagi seluruh *stakeholder* bidang kemaritiman, seperti dituangkan dalam visi Indonesia sebagai Negara Poros Maritim Dunia, yaitu sebagai negara maritim yang berdaulat, kokoh, maju, mandiri, dan kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian di kawasan regional dan global. Pemerintah harus bertekad untuk mengedepankan pembangunan sektor maritim dengan dicanangkannya visi poros maritim dunia. Percepatan pembangunan maritim merupakan keniscayaan yang harus diupayakan dalam kerangka menyejahterakan seluruh rakyat Indonesia. Unsur-unsur kemaritiman yang sangat luas, membutuhkan adanya diferensiasi, pemilihan terhadap aspek mana yang menjadi fokus untuk diselesaikan.

Riset tentang isu Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional bidang Maritim telah banyak dilakukan oleh para peneliti sebelumnya. Roi Durána (2016) dalam risetnya : *Conservation*

of Maritime Cultural Heritage: A Discrete Choice Experiment In A European Atlantic Region, membahas tentang ancaman terhadap warisan budaya maritim, dan hilangnya kesejahteraan sosial di kawasan Eropa, termasuk mengidentifikasi aspek letak geografis dan demografi dalam struktur budaya maritim. Selanjutnya Erlandson Et Al (2015) dalam risetnya yang berjudul *Life On The Edge: Early Maritime Cultures Of The Pacific Coast Of North America*, membahas tentang pendudukan budaya maritim dan pengaruhnya terhadap perkembangan wilayah dan kebijakan pemerintah setempat dalam budaya maritim. Selanjutnya Singgih et al (2014), dalam riset yang berjudul *Contest For Hegemony : The Dynamics of Inland And Maritime Cultures Relations In The History of Java Island* , membahas tentang dinamika Budaya Maritim dan Budaya Peradaban darat di pulau Jawa. Stefan Claesson (2013), dalam risetnya tentang *An Ecosystem-Based Framework For Governance and Management of Maritime Cultural Heritage in The USA* pada *Journal of Marine Policy*. Riset ini membahas tentang Kebijakan undang-undang tentang eksploitasi maritim di wilayah pesisir, Banyak sumber daya budaya maritim yang terancam punah, Kurangnya struktur pemerintahan dan mekanisme legislatif untuk melembagakan arkeolog maritim dalam melindungi dan mengelola sumber daya budaya maritim.

Ramadhani (2015), pada papernya yang berjudul “Indonesia-Belanda; Negara Maritim dengan Potensi Laut Tanpa Batas. Indonesia dan Belanda selain memiliki keterkaitan sejarah, juga memiliki kesamaan potensi sumber daya alam, salah satunya yang berhubungan dengan laut. Keduanya memiliki pelabuhan yang aktif berpartisipasi dalam kancah perdagangan dunia serta memiliki potensi kekayaan laut yang luar biasa. Ada banyak hal yang dapat dimanfaatkan dari kekayaan laut yang dimiliki, seperti konversi arus, gelombang, atau panas laut menjadi listrik, pengolahan bahan makanan yang bersumber dari kehidupan biota laut, atau bagi perkembangan moda transportasi. Namun luasnya laut yang dimiliki tidak berarti hanya memberikan manfaat tetapi dapat pula mendatangkan bencana, contohnya banjir dan tsunami. Oleh karena itu kedua negara tersebut harus merencanakan strategi

pembangunan yang mampu mengantisipasi tatkala bencana itu datang melanda.

Menurut Ramadhani (2015), sedikit bercermin ke Negara Belanda, yakni sebuah negara yang memiliki daratan yang lebih rendah dari permukaan lautnya. Hampir 50% dari wilayahnya berada kurang satu meter di bawah permukaan laut. Hal ini membuat daratan Belanda mudah tergenang saat pasang naik air laut tiba. Pada tahun 1953, Belanda pernah mengalami bencana banjir dahsyat yang menewaskan lebih dari 1800 penduduknya, menenggelamkan ribuan rumah dan lahan pertanian, serta merusak struktur dan infrastruktur yang ada. Keadaan ini berlangsung secara berulang sebelum akhirnya timbul inisiatif dari seorang *engineer civil* asal belanda yang memiliki pemikiran bahwa sudah saatnya 'Negeri Tenggelam' ini mengalami kemajuan untuk menyelamatkan segala tatanan sistem yang sedang berkembang. Seorang ilmuwan Belanda Cornelis Lely mengusulkan sekaligus mengawasi proyek *Zuiderzee*. Sebuah proyek yang fokus terhadap tiga hal, yakni membangun bendungan-bendungan yang berfungsi mencegah efek arus pantai utara untuk tumpah ke daratan, menghadirkan lahan pertanian baru demi menjaga Ketahanan Pangan, dan melakukan manajemen perairan dengan membentuk danau air tawar dari bekas delta laut. Sistem bendungan yang dibangun merujuk pada sebuah sistem yang telah ada dan telah digunakan di beberapa negara Eropa sejak abad 12 kemudian di dalam proyek ini dilakukan berbagai penyempurnaan. Sistem ini dikenal dengan nama sistem *Polder*. Cara kerja sistem ini yaitu dengan membangun beberapa tanggul-tanggul di dataran rendah untuk membendung air kotor sisa dan air hujan yang selanjutnya akan hisap melalui sebuah pompa listrik ke dataran yang lebih tinggi. Selanjutnya sebuah proyek mega bendungan yang mendapatkan penghargaan *Seven Wonder World Modern* oleh *American Society of Civil Engineers* (Ramadhani, 2015). Proyek ini dinamakan proyek Delta. Proyek yang dikerjakan kurang lebih selama 50 tahun berhasil menghantarkan Belanda keluar dari bahaya banjir dan dinobatkan sebagai negara dengan sistem pengelolaan air terbaik di dunia. Konsep proyek ini yakni melakukan pembangunan bendungan di mulut-mulut sungai di

pantai utara yang rentan terhadap hempasan arus air laut. Proses pembangunan dilakukan secara bertahap. Konstruksi pembangunan meliputi kombinasi bendungan, pintu air, tanggul dan penahan gelombang badai. Pembangunan pertama berada di delta sungai The Hollandse IJssle, sebelah timur Amsterdam, selanjutnya pembangunan di *The Ooster Dam (The Oosterschelde Stormvloedkering)*, dan yang terakhir di *The Maeslantkering (Nieuwe Waterweg)*, yang juga menjadi gerbang masuk ke Pelabuhan Rotterdam (Ramadhani, 2015). Kini ketiga pembangunan yang mengantarkan Belanda menuju ke peradaban baru telah selesai. Dan yang paling terpenting julukan sebagai 'Negeri Tenggelam' sudah tak berlaku lagi. Ratu Beatrix (1997) dalam pidatonya pernah berkata "*De stormvloedkering is gesloten. De Deltawerken zijn voltooid. Zeeland is veilig.*" Dalam Bahasa Indonesia berarti Penghalang (banjir) telah tertutup, *Deltaworks* selesai, *Zealand* aman (Ramadhani, 2015).

Hasil riset tersebut menunjukkan bahwa walaupun Belanda bukan sebagai negara kepulauan atau negara maritim yang besar, namun dengan pengaruh Kebijakan Pemerintah Belanda yang kuat, mampu menjadikan negara Belanda sebagai negara dengan Ketahanan Nasional Maritim yang kuat dan berkelanjutan. Selanjutnya hal ini dapat dijadikan referensi, bahwa kebijakan pemerintah sangat memberikan efek yang signifikan dalam ketahanan maritim nasional suatu bangsa.

Riset-riset tentang budaya maritim seperti tersebut di atas memang telah banyak dilakukan. Beberapa variabel pendukung budaya maritim seperti letak geografis daerah, kondisi demografi maritim dan kekayaan alam maritim telah dibahas, termasuk kondisi politik, sosial, teknologi dan hukum, namun demikian riset-riset tersebut belum membahas secara detail dan nyata tentang aspek Budaya Maritim yang dikaitkan dengan Ketahanan Nasional utamanya Ketahanan Bidang Maritim, atau kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan Ketahanan Nasional Maritim atau *Maritime National Resilience*, sehingga hal inilah yang menjadi *Gap* dari riset sebelumnya, yang selanjutnya akan dikembangkan pada riset ini sebagai suatu *novelty* atau hal kebaruaran.

Adapun pendekatan analisa variabel yang digunakan dalam Buku ini adalah studi literatur pada UU No. 4 Tahun 1966 tentang Deklarasi Juanda dan UU No. 17 Tahun 1985 tentang UNCLOS serta Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia termasuk di dalamnya Kebijakan Poros Maritim Dunia yang meliputi : (1) Budaya Maritim, (2) Sumber Daya Alam, (3) Infrastruktur Laut, (4) Diplomasi Maritim dan (5) Pertahanan Keamanan Maritim.

Buku ini juga melakukan pendekatan perspektif Ketahanan Nasional bidang Maritim, yaitu pada aspek Wawasan Nusantara yang meliputi Tri Gatra yaitu (1) Letak Geografi, (2) Demografi, (3) Kekayaan Alam, juga mencakup aspek Panca Gatra yaitu (1) Ideologi, (2) Politik, (3) Ekonomi, (4) Sosial Budaya, (5) Pertahanan Keamanan.

Teori Kejayaan Maritim oleh Alfred Thayer Mahan juga digunakan sebagai referensi dasar dalam penyusunan variabel riset. Menurut Adams (2003) Alfred Thayer Mahan adalah seorang Perwira Angkatan Laut negara Amerika Serikat yang menyampaikan teori "*The Influence of Sea Power upon History*" artinya bahwa *sea power* merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan maritim suatu negara, yang mana jika kekuatan dan potensi laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan kejayaan suatu negara. Selanjutnya Adams (2003) menjelaskan teori strategi Kejayaan Maritim menurut Julian S. Corbett, seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut Inggris, Royal Navy, yang terkenal dengan buku yang ditulisnya pada tahun 1911, berjudul "*Some Principles of Maritime Strategy*". Julian S. Corbett menganggap laut pada umumnya tidak terkendali, tetapi laut dapat dikendalikan dengan cara mengendalikan kondisi maritim, transportasi laut dan mengamankan seluruh aspek strategi di laut (Adams, 2003).

Dari semua area pemikiran, interaksi dan konseptual tentang Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional bidang Maritim, maka riset Buku ini mencoba membahas tentang bagaimana pengaruh budaya maritim dan kebijakan pemerintah pada aspek ketahanan nasional bidang maritim dan implikasinya dalam rangka memperkuat ketahanan nasional pada variabel aspek Tri Gatra dan Panca Gatra serta mengintegrasikan teori dan strategi

kejayaan maritim A.T. Mahan dan Julian S. Corbett menjadi suatu model kebijakan budaya maritim dalam mendukung sistem ketahanan nasional sebagai suatu hal kebaruan/*novelty* yang memperbaiki model kebijakan budaya maritim sebelumnya. Langkah utama dalam riset disertasi ini adalah merumuskan hubungan antar variabel budaya maritim, kebijakan pemerintah dan ketahanan nasional maritim serta strategi yang tepat dan prediksi untuk memperkokoh ketahanan nasional berdasarkan model kebijakan pemerintah terkait budaya maritim dan ketahanan maritim nasional yang telah disusun. Hal ini sangat penting dilakukan dalam rangka memberikan kontribusi nyata pada visi dan misi bangsa Indonesia untuk mencapai negara poros maritim dunia serta mengembalikan kejayaan bangsa Indonesia di bidang kemaritiman dan mengedepankan laut sebagai geografis pertahanan bangsa.

2. **Problem Statement**

Kebijakan pemerintah diperlukan untuk mengembalikan visi Negara Indonesia menjadi Negara maritim yang kuat dan dapat mensejahterakan rakyatnya. Diperlukan kajian untuk mengembalikan budaya maritim yang telah ada dan visi pemerintah ke depan sehingga dapat memperkokoh ketahanan nasional. Berdasarkan hal tersebut dapat dirumuskan *problem statement* sebagai berikut: “*Sejauh manakah hubungan dan pengaruh Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah di bidang Maritim terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim, untuk memperkokoh Ketahanan Nasional*”.

Untuk dapat menjawab rumusan masalah tersebut, maka diturunkan ke dalam beberapa **Question Research** sebagai berikut:

- a. Sejauh manakah hubungan dan pengaruh Budaya Maritim terhadap Kebijakan Pemerintah dalam mendukung Ketahanan Nasional di bidang Maritim?
- b. Sejauh manakah hubungan dan pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional di bidang Maritim?
- c. Sejauh manakah hubungan dan pengaruh langsung Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim?

- d. Sejauh manakah hubungan dan pengaruh Budaya Maritim secara tidak langsung melalui Kebijakan Pemerintah (sebagai variabel mediasi) terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim?

Dalam buku yang berbasis riset ini berusaha untuk mengkaji, menggali, dan menemukan pemecahan problem bagaimanakah hubungan pengaruh dan Perspektif Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Indonesia utamanya Ketahanan di bidang maritim.

3. *Novelty* dan *Originalitas*

Adanya kebaruan atau *novelty* dan originalitas dapat dikatakan sebagai salah satu kriteria yang harus dipenuhi dalam sebuah penulisan Buku, agar riset tersebut menghasilkan temuan yang bernilai tinggi atau bermanfaat bagi organisasi, masyarakat maupun perkembangan ilmu pengetahuan. Salah satu peristiwa (*event*) yang dapat dijadikan landasan untuk menunjukkan kebaruan hasil riset adalah metoda dan fenomena yang terjadi atau persoalan yang dihadapi untuk kemudian dikembangkan sebagai sesuatu model dan fenomena baru yang dapat dicari pemecahannya (*solved*) yang lebih baik melalui kegiatan ilmiah yang dilakukan secara sistematis dalam kegiatan riset (*research*).

Dalam menentukan originalitas dan kebaruan penulisan buku ini, setidaknya ada dua pendekatan yang diambil yaitu (1) **obyek riset** dan **metode** yang digunakan serta (2) **hasil riset** yang berupa formulasi hubungan variabel atau rekonstruksi teori sebelumnya. Secara akademis riset ini belum pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya baik secara obyek maupun metode. Obyek riset ini diarahkan pada Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim dengan menggunakan metode yang merupakan pengembangan dari konsep dan model *Structural Equation Model* (SEM). Obyek, konsep dan metode riset ini secara parsial telah banyak digunakan para peneliti maupun ilmuwan sebelumnya, namun demikian penggunaan secara bersamaan dan terintegrasi belum pernah dilakukan baik dari sisi Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah maupun Ketahanan Nasional Bidang Maritim.

Secara detail originalitas dan kebaharuan (*novelty*) yang disajikan dalam buku ini meliputi beberapa hal sebagai berikut:

- a. Pemodelan hubungan dan pengaruh antara Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim sebagai suatu variabel sistem yang saling berinteraksi dan dinilai pengaruh masing-masing aspek tersebut terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim. Temuan ini dapat memberikan masukan berupa tambahan teori dan merekonstruksi konsep serta teori oleh beberapa ahli sebelumnya yang akan dibahas pada penulisan Buku ini.
- b. Pengembangan Model dengan menggunakan metode *Structural Equation Model (SEM)* sebagai *tool/alat* dalam analisa yang merepresentasikan hubungan dan pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim, merupakan hal baru yang belum pernah dikerjakan oleh peneliti-peneliti sebelumnya.



BAB 2

PERSPEKTIF AKADEMIS

4. Riset Terdahulu

Critical review atau kajian kritis terhadap riset sebelumnya harus dilakukan untuk mendapatkan hal yang menjadi keterbatasan sebuah riset. Bagian ini merupakan bagian yang mendapatkan perhatian dan harus dilakukan secara fokus dan dalam. Hal ini dilakukan dalam rangka menentukan bagian mana yang sudah dikerjakan oleh peneliti lain, dan bagian mana yang masih bisa dikembangkan, atau mungkin bisa menentukan hal baru.

Beberapa *journal* dan riset terdahulu yang berhubungan dengan riset ini telah dilakukan *critical review* atau kajian kritis dan dapat dijadikan sebagai bahan masukan dalam riset. Berikut ini adalah hasil *critical review* terhadap beberapa *journal* dan riset terdahulu :

- a. Roi Durána. N, Begoña A. Farizob, María Xosé Rodríguez (2016), dalam risetnya yang berjudul *Conservation Of Maritime Cultural Heritage: A Discrete Choice Experiment In A European Atlantic Region* dalam *Journal of Marine Policy*. Permasalahan yang mendorong dilaksanakannya riset ini adalah adanya ancaman terhadap warisan budaya, dan hilangnya kesejahteraan sosial. Hasil riset menunjukkan bahwa pemberian dan penyebaran budaya secara positif mempengaruhi secara signifikan dalam perkembangan kesejahteraan sosial dan kultur budaya masyarakat suatu bangsa. Khususnya perkembangan budaya maritim. Riset ini belum memasukkan unsur pembobotan antar variabel budaya maritim, serta belum menunjukkan formulasi hubungan atau korelasi antar variabel serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*). Riset ini bisa dikembangkan lagi dengan memasukkan unsur korelasi antar variabel budaya maritim termasuk pembobotannya.
- b. Jon M. Erlandson, Madonna L. Moss b, Matthew Des Lauriers (2015), mengembangkan suatu riset dengan judul *Life on The Edge: Early Maritime Cultures of The Pacific Coast of North America*.

Quaternary Science Reviews. Permasalahan yang diangkat dalam riset ini adalah bagaimana pengaruh migrasi masyarakat pesisir pantai pasifik Amerika utara melalui rute *Pasifik Rim* terhadap kultur budaya maritim. Hasil Riset menunjukkan bahwa masyarakat pesisir pantai Pasifik menggunakan kapal laut dan teknologi maritim selama lebih dari satu millenium yang merupakan kecenderungan penyebaran budaya maritim. Riset ini hanya difokuskan pada bahasan tentang budaya maritim di pantai Pasifik Amerika Utara. Faktor dan variabel yang digunakan cukup singkat hanya meliputi data geologi dan arkeologi. Perlu dikolaborasi dengan metode dan variabel yang lebih kompleks serta dapat diaplikasikan dalam konteks budaya kemaritiman serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

- c. Loren G. Davis, Department of Anthropology, Oregon State University (2015), dalam risetnya tentang *Clarification Of And Comment On Erlandson Et Al. "Life On The Edge: Early Maritime Cultures Of The Pacific Coast Of North America"*. Hasil Riset ini berupa penentuan awal pendudukan budaya di Situs Indian Sands. Pendudukan budaya di Indian Sands dimulai di akhir Pleistosen dianggap sebagai salah satu dari enam situs tertua di Amerika Utara, bisa diperiksa pada peta budaya California. Budaya Maritim Internasional, Inc. (1986) mengungkapkan peran budaya kemaritiman pada perkembangan wilayah. Namun demikian riset ini belum mempertimbangkan formulasi dari pembobotan faktor-faktor yang berpengaruh seperti arkeologi dan geo-arkeologi, serta belum adanya validasi/verifikasi hasil riset yang diharapkan dapat mencerminkan kondisi *real* atau nyata sehingga perlu dikembangkan adanya validasi dan verifikasi. Bisa dikembangkan lagi dalam konteks *culture* budaya dan faktor ketahanan nasional (*National Defense*).
- d. Cecil Jones School of Ocean Sciences, University College of North Wales, UK (2014), dalam risetnya tentang *Fish-Trap Types: A Component Of The Maritime Cultural Landscape* pada *The International Journal Of Nautical Archaeology*. Hasil yang didapat adalah perkembangan budaya penangkapan ikan mulai jaman

meolithic sampai dengan sekarang masih hampir sama, meskipun ada sedikit perbaikan dan perkembangan. Dalam konteks budaya maritim, tempat khusus penangkapan ikan di pantai terkait erat dengan pemukiman manusia, pola perdagangan, dan agama. Penentuan ruang *landscape pada* budaya maritim, peran teknologi sangat penting dalam menentukan tempat, bahan yang dipakai. Namun demikian peneliti belum membahas kebijakan atau peraturan yang menangani perlindungan sumber daya maritim termasuk budayanya pada daerah lepas pantai atau di luar ZEE, selanjutnya perlu dikolaborasi dengan metode dan variabel yang lebih kompleks serta dapat diaplikasikan dalam konteks budaya kemaritiman. Hal ini bisa dikembangkan lagi dengan memasukkan faktor-faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

- e. Singgih Tri Sulistiyono, Yety Rochwulaningsih (2014), dalam risetnya yang berjudul *Contest For Hegemony : The Dynamics Of Inland And Maritime Cultures Relations In the History Of Java Island , Indonesia pada Journal of Marine and Island Cultures*. Permasalahan yang diangkat adalah dinamika budaya maritim dan budaya peradaban darat pada sejarah pulau Jawa. Hasil riset menunjukkan bahwa Pulau Jawa merupakan pusat pemerintahan semenjak jaman kolonial Belanda sekaligus cerminan budaya daratan (*inland*) Indonesia, sedangkan pulau dan provinsi di luar Jawa sarat dengan budaya kepulauan dan *maritime*. Riset ini belum menganalisa pergeseran budaya maritim dalam masyarakat dan kerajaan di pulau Jawa. Analisa masih sangat terbatas pada aspek kualitatif budaya maritim saja dan dapat dikembangkan dengan memasukkan faktor ketahanan nasional (*National Defense*).
- f. Stefan Claesson (2013), dalam risetnya tentang *An Ecosystem-Based Framework for Governance and Management of Maritime Cultural Heritage in the USA* pada *Journal of Marine Policy*. Riset ini membahas tentang Kebijakan undang - undang tentang eksploitasi maritim di wilayah pesisir. Banyak sumber daya budaya maritim yang terancam punah, kurang efektifnya struktur pemerintahan

dan mekanisme legislatif untuk melembagakan arkeolog maritim dalam melindungi dan mengelola sumber daya budaya maritim. Hasil riset menunjukkan bahwa dibutuhkan kebijakan yang memberikan manajemen dan perlindungan yang efektif terhadap sumber daya budaya maritim khususnya sebuah pemerintahan yang terstruktur dan mengikuti prinsip-prinsip pengelolaan berbasis ekosistem. Namun riset belum membahas kebijakan atau peraturan yang menangani perlindungan sumber daya budaya maritim / lepas pantai atau di luar ZEE dan perlu dikolaborasi dengan metode dan variabel budaya maritim yang lebih kompleks serta dapat diaplikasikan dalam konteks budaya kemaritiman serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*) yang bisa dikembangkan lagi.

- g. Bradley W. Barr (2013), dalam risetnya tentang *Understanding and Managing Marine Protected Areas through Integrating Ecosystem Based Management within Maritime Cultural Landscapes, Moving from Theory to Practice*. Permasalahan yang diangkat dalam riset ini adalah mengintegrasikan pengelolaan berbasis ekosistem dan pendekatan pandangan budaya maritim serta pengetahuan model manajemen dimana mengalami perubahan dari waktu ke waktu. Hasil yang diperoleh dalam riset ini adalah dapat menerapkan pendekatan MCL *Maritime Cultural Landscapes*, terintegrasi dalam manajemen EBM (*Ecosystem Based Management*), selanjutnya kerangka kerja, bersifat incremental, berkelanjutan, transparan, inklusif, dan kolaboratif. Namun riset belum membahas tentang penyesuaian dalam pendekatan budaya maritim ke zona yang beragam, yang membentuk sebuah sistem budaya dan variabel yang digunakan cukup singkat serta mengandung ketidakmampuan manajemen melaksanakan pendekatan sebagai bagian menuju integrasi MCL dan EBM khususnya pengembangan budaya kemaritiman serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*).
- h. Maurommati, Bithas, Panayiotidis (2013), dalam risetnya tentang *Operationalizing Sustainability In Urban Coastal Systems: A System Dynamics Analysis* pada *Journal International Science Direct*.

Permasalahan dalam riset ini adalah pendekatan dengan model analisa sistem dinamik dalam operasional keberlanjutan budaya maritim dan "*urban coastal*". Hasil riset ini berupa pengembangan model dengan simulasi beberapa kebijakan untuk menentukan kebijakan terbaik dalam mendukung pembangunan ekologi berkelanjutan. Validasi model dengan metode *mean abundance SDM*. Pembobotan *weighted* pada sub-sub sistem yang berpengaruh pada keberlanjutan sistem belum didefinisikan, dan *expert opinion* dengan tingkat subyektifitas yang tinggi, serta simulasi perlu di verifikasi dengan model lain sehingga ketepatan model dengan kondisi nyata semakin dekat. Bisa dikembangkan lagi dengan memasukkan faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

- i. C. Ma et al (2012), dalam risetnya tentang *Simulation Modeling For Wetland Utilization And Protection Based On System Dynamic Model In A Coastal City, China*. Metode yang diaplikasikan adalah Pemodelan *System Dynamic* pada sistem '*wetland-utilization*'. Variabel yang digunakan, meliputi: *sustainable coastal, sustainable culture, serta pembentukan causal loop diagram* sistem dan sub-sub sistem. Hasil yang diperoleh dalam riset ini adalah aplikasi model sistem dinamik dalam simulasi '*wetland-utilization*'. Simulasi dilakukan dengan membentuk beberapa sub-sub sistem dan beberapa skenario kebijakan yang diramalkan akan berpengaruh pada dinamika sistem tersebut. Dari simulasi didapatkan manajemen kebijakan yang optimal dalam mendukung keberlanjutan "*sustainable wetland management*". Namun demikian ada celah atau hal yang bisa dikembangkan yaitu pembobotan pada sub-sub sistem budaya kemaritiman serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*) yang berpengaruh pada keberlanjutan sistem belum didefinisikan dan validasi model, hingga ketepatannya dalam merepresentasikan *real world* ke dalam model belum dilaksanakan.
- j. SF. Zhan et al (2011), pada risetnya tentang *Dynamic Modelling For Ecological And Economic Sustainability In A Rapid Urbanizing Region* di *Journal International Science Direct*. Adapun

permasalahan yang diangkat dalam riset ini adalah bagaimana mengintegrasikan faktor faktor *culture, environment, society dan economic* untuk membuat model *system dynamic* pada keberlanjutan sistem budaya, ekologi dan ekonomi. Hasil yang diperoleh adalah menemukan keseimbangan antara pembangunan ekonomi dan ekologi dalam sistem dengan model *causal loop diagram* yang stabil menganalisa dan mengoptimasi beberapa kebijakan *policy* dalam mengintegrasikan hubungan antara faktor-faktor *culture, ecology, society dan economic* dalam perkembangan dinamika sistem. Namun demikian riset ini belum ada verifikasi model yang diharapkan dapat mencerminkan kondisi *real* atau nyata sehingga perlu dikembangkan adanya pembandingan model dan perlu dikembangkan adanya *optimization* dalam *urbanizing* budaya maritim untuk keberlanjutan sistem, karena setiap budaya memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Riset ini bisa dikembangkan lagi dengan mempertimbangkan faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

- k. Ramadhani A. (2015), pada riset yang berjudul “Indonesia-Belanda ; Negara Maritim dengan Potensi Laut Tanpa Batas. Dalam riset ini dapat diketahui bahwa walaupun Belanda bukan sebagai negara Maritim yang besar, namun dengan pengaruh Kebijakan Pemerintah Belanda yang kuat, mampu menjadikan negara Belanda sebagai negara dengan Ketahanan Nasional bidang Maritim yang kuat dan berkelanjutan. Terbukti dengan program dan kebijakan pemerintah Belanda saat ini. Hal ini dapat dijadikan referensi bahwa kebijakan pemerintah dapat memberikan efek yang signifikan terhadap ketahanan maritim nasional suatu bangsa.
- l. Berdasarkan kajian kritis yang telah dilakukan pada riset terdahulu, bahwa aspek bahasan tentang *culture, maritime dan model* telah banyak dibahas pada riset sebelumnya, namun ada satu hal yang bisa dikembangkan dan menjadi *gap* terhadap riset sebelumnya, yaitu aspek *Maritime National Resilience* dan Kebijakan Pemerintah dalam model *Maritime Culture* yang belum masuk pada pembahasan riset sebelumnya, sehingga menjadi

salah satu topik originalitas dan kebaruaran atau *novelty* dalam buku ini.

Teori-teori dari ilmu *Culture* (Budaya), ilmu kebijakan *Maritime* (Kelautan), dan *Maritime National Resilience* (Ketahanan Nasional bidang Maritim), akan dikembangkan lebih lanjut lagi sebagai pemodelan utama untuk mencari pengaruh dan hubungan antar variabel pada riset buku ini. Selanjutnya *Grand Theory* dan konsep konsep dasar dari Alfred Thayer Mahan, Julian S. Corbet serta *Grand Theory* Kebijakan Kelautan Indonesia, Visi dan Misi Poros Maritim Dunia, Konsep Ketahanan Nasional Tri Gatra dan Panca Gatra, juga mendasari pada Buku ini untuk dapat diintegrasikan dan dikolaborasikan, sebagai suatu hal kebaruaran/*novelty*.

5. Teori dan Konsep Budaya Kemaritiman

a. Definisi Budaya

Kebudayaan atau budaya yang berasal dari bahasa Sansekerta yaitu “buddhayah, merupakan wujud jamak dari buddhi (budi atau akal) diartikan sebagai hal yang memiliki kaitan dengan budi, serta akal manusia. Dalam bahasa Inggris kebudayaan disebut sebagai “*culture*”, yang berasal kata Latin *Colere* (mengerjakan atau mengolah). Dapat juga diartikan sebagai mengolah tanah atau bertani. Kata *culture* sering juga diartikan sebagai “kultur” yang dalam bahasa Indonesia artinya Budaya (Bradley, 2013).

Budaya merupakan cara hidup yang berkembang, serta dimiliki bersama oleh kelompok orang, dan diteruskan dari generasi ke generasi selanjutnya. Budaya dibentuk dari berbagai macam bagian yang sistematis, termasuk di dalamnya sistem kehidupan, agama dan politik, adat istiadat, bahasa, rumah, pakaian, serta karya seni. Budaya, adalah bagian yang tidak dapat terpisahkan dari manusia sehingga cenderung menganggap budaya sebagai sebuah warisan secara genetis suatu bangsa. (Cecil Jones, 2014).

Budaya merupakan pola hidup yang menyeluruh, sistematis dan memiliki sifat yang kompleks, abstrak, serta luas. Berbagai

macam budaya turut menentukan cara pandang dan perilaku komunikatif manusia serta unsur sosial budaya dan meliputi banyak kegiatan sosial kemanusiaan, (Jon Erlandsen, 2015).

Cecil Jones (2014) dan Jon M. Erlandsen(2015), mengemukakan bahwa segala sesuatu yang terdapat dalam masyarakat ditentukan oleh kebudayaan yang dimiliki oleh masyarakat itu sendiri. Istilah untuk pendapat itu adalah *Cultural-Determinism*. Para ahli tersebut memandang kebudayaan sebagai sesuatu yang turun temurun dari satu generasi ke generasi yang lain, yang kemudian disebut sebagai *superorganic*.

Menurut Stefan Claesson (2013), kebudayaan mengandung keseluruhan pengertian nilai sosial, norma sosial, ilmu pengetahuan serta keseluruhan struktur-struktur sosial, religius, dan lain-lain, tambahan lagi segala pernyataan intelektual, dan artistik yang menjadi ciri khas suatu masyarakat. Kebudayaan merupakan keseluruhan yang kompleks, yang di dalamnya terkandung pengetahuan, kepercayaan, kesenian, moral, hukum, adat istiadat, dan kemampuan-kemampuan lain yang didapat seseorang sebagai anggota masyarakat. Kebudayaan adalah sarana hasil karya, rasa, dan cipta masyarakat.

Berbagai definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa kebudayaan merupakan sesuatu yang akan mempengaruhi tingkat pengetahuan dan cara pandang yang mencakup sistem ide atau sebuah gagasan yang ada dalam pikiran seorang manusia yang diaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari. Sedangkan suatu perwujudan kebudayaan merupakan benda-benda yang diciptakan oleh manusia sebagai makhluk yang berbudaya, yang berupa perilaku, serta benda-benda yang bersifat nyata, sebagai contoh pola perilaku, peralatan hidup, bahasa, organisasi sosial, seni, religi, dan sebagainya, dimana semuanya ditujukan untuk membantu manusia dalam melangsungkan kehidupan dalam bermasyarakat, (Roi Durana, 2016).

b. Unsur Budaya Menurut Para Ahli

Ada beberapa pendapat ahli yang mengemukakan mengenai komponen atau unsur budaya, antara lain sebagai berikut:

- 1) Stefan Claesson (2013) menyebutkan kebudayaan memiliki 4 unsur pokok:
 - a) Alat-alat teknologi.
 - b) Sistem ekonomi.
 - c) Keluarga.
 - d) Kekuasaan politik.
- 2) Cecil Jones (2014) mengatakan ada 4 unsur pokok yang meliputi:
 - a) Sistem norma sosial yang memungkinkan kerja sama antara para anggota masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan alam sekelilingnya.
 - b) Organisasi ekonomi.
 - c) Alat-alat, dan lembaga-lembaga atau petugas-petugas untuk pendidikan (keluarga adalah lembaga pendidikan utama).
 - d) Organisasi kekuatan (politik).
- 3) Jon M. Erlandsen (2015) mengemukakan ada 7 unsur budaya secara universal (*universal categories of culture*) yaitu:
 - a. Bahasa.
 - b. Sistem pengetahuan.
 - c. Sistem teknologi dan peralatan.
 - d. Sistem kesenian.
 - e. Sistem mata pencarian hidup & Religi.
 - f. Sistem kekerabatan, dan organisasi kemasyarakatan.

c. Konsep Budaya Maritim

Budaya maritim dimulai dari konsep bangsa maritim. Bangsa Maritim adalah suatu bangsa yang berada di dalam teritorial suatu laut dan mampu memanfaatkan semua potensi laut baik itu kelautan, perikanan, pertambangan, wisata bahari, transportasi bahkan pertahanan negara. Semua pengelolaan tersebut bermuara pada kesejahteraan rakyat dalam

memakmurkan sebuah bangsa dan negara. Lebih lanjut lagi konsep negara maritim dapat dijelaskan dalam 4 (empat) hal sebagai berikut: (1) Negara maritim adalah negara yang terdiri dari pulau, (2) Negara maritim adalah negara yang terdiri dari masyarakat yang bekerja di laut, pantai dan pesisir, (3) Negara maritim adalah negara yang dikelilingi oleh laut dan di sekitar perairan, (4) Negara maritim adalah negara yang mampu dan memanfaatkan semua potensi di laut, baik itu perikanan, kelautan, pertambangan, wisata, transportasi bahkan pertahanan negara untuk sebesar-besarnya kemakmuran kepentingan bangsa dan negara (Keliat, 2009).

Menurut Wardani (2013) berdasarkan sejarah bangsa Indonesia, kejayaan maritim Nusantara sudah berlangsung sejak jaman Kerajaan Majapahit (1293-1478). Di bawah pemerintahan Raden Wijaya, Hayam Wuruk dan Maha Patih Gajah Mada, Majapahit berhasil menguasai dan mempersatukan nusantara. Bahkan pengaruhnya sampai ke negara-negara asing, seperti Siam, Ayuthia, Lagor, Campa (Kamboja), Anam, India, Filipina, dan Tiongkok. Ulasan sejarah itu memberikan gambaran betapa hebatnya kemampuan kerajaan nusantara dahulu untuk menyatukan wilayah. Keunggulan dalam hal pertahanan melalui armada perang laut, perdagangan antar pulau, dan manajemen transportasi laut membawa Kerajaan Majapahit dan Sriwijaya menjadi pusat panutan di bidang maritim, kebudayaan, dan agama di seluruh wilayah Asia Tenggara.

Menurut Singgih (2014) budaya memiliki arti, “Keseluruhan gagasan, tindakan, dan hasil karya manusia yang dijadikan milik dirinya melalui proses belajar”. Sedangkan kata maritim merupakan kata serapan dari bahasa Inggris yaitu *maritime*. Dalam kamus bahasa Inggris, *Oxford Advanced Learner's for Dictionaries* kata maritim diartikan, “*Connecting to sea or near the sea*”. Yang artinya berarti menghubungkan ke laut atau dekat laut. Kata maritim secara etimologis sebenarnya berasal dari bahasa Latin yaitu *maritimus* atau *mare* yang artinya adalah laut. Dapat

dikatakan bahwa sebuah susunan kata yang di dalamnya terdapat kata maritim itu berhubungan dengan laut.

Tafsiran daripada budaya adalah terbentuk atas usaha milik kolektif, karena budaya menjadi sebuah nilai yang disepakati dan dijalani secara bersama-sama oleh sekelompok orang. Maka budaya maritim adalah keseluruhan gagasan yang mampu menghasilkan tindakan dan perilaku yang menjadi milik suatu kolektif yang tinggal dan hidup dekat dengan laut. Pembahasan tentang hal itu akan membawa pada lanskap dari tatanan masyarakat yang hidup dengan kultur melaut (Singgih, 2014).

Kegiatan utama yang didapat dari budaya maritim adalah aktivitas pelayaran. Aktivitas ini menjadikan manusia dapat menempuh perjalanan dengan jarak jauh yang nantinya mempertemukan bangsa-bangsa dari berbagai belahan dunia, karena dunia itu sebenarnya adalah satu dan saling terhubung antara satu tempat dengan yang lain. Maksudnya, laut adalah alat pemersatu bagi bangsa-bangsa di dunia terlebih negara kepulauan seperti Indonesia, makna laut bagi bangsa Indonesia yakni laut sebagai medium transportasi, laut sebagai medium kesejahteraan, dan laut sebagai medium pertahanan. Tanpa laut, tak ada bangsa Indonesia dan tak ada kebudayaan Indonesia, sehingga tak ada negara Indonesia. Dengan demikian bukan sesuatu yang berlebihan apabila dikatakan bahwa sifat hakiki negara Indonesia adalah maritim (C. Ma, 2012).

Laut sebagai medium transportasi berfungsi sebagai penghubung pulau-pulau di Indonesia. Laut sebagai medium kesejahteraan erat berkaitan dengan aktivitas perdagangan serta pemanfaatan kekayaan laut Indonesia. Hal ini ditunjang dengan laut sebagai medium pertahanan bagi bangsa Indonesia, untuk ditempuhnya diperlukan langkah-langkah strategis berdasarkan UNCLOS (1982) maupun Deklarasi Djuanda (1960).

Menurut Midranies (2013) terdapat dua faktor penunjang laut sebagai medium pertahanan. Pertama, pembangunan kekuatan dengan menetapkan kebijakan pembangunan kekuatan pokok minimum (*Minimum Essential Force/MEF*) sesuai dengan

kebijakan yang ditetapkan oleh Kementerian Pertahanan. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin stabilitas keamanan kawasan. Kedua, menggelar kekuatan yang melibatkan unsur-unsur kapal perang berdasarkan tingkat kerawanan masing-masing perairan terutama wilayah yang dinilai rawan akan ancaman terhadap kedaulatan dan pelanggaran hukum. Faktor penunjang tersebut tak lain untuk menjaga stabilitas ekonomi, karena laut merupakan *life line*-nya bangsa Indonesia. TNI AL menjaga stabilitas keamanan maritim di perairan yurisdiksi Indonesia karena posisi geostrategis Indonesia yang rentan dipengaruhi faktor internal dan faktor eksternal. Pada kenyataannya, kelemahan masih belum bisa ditutupi, seperti *maritime domain awareness* yang belum memadai dan berkembang merata ke berbagai pihak. Sehingga menyebabkan kelemahan Indonesia dalam pemantapan dan penyebaran budaya kemaritiman maupun kearifan lokal bangsa Indonesia.

6. Konsep Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional

a. Pengertian Kebijakan Pemerintah

Kebijakan (*Policy*) didefinisikan sebagai arah strategis yang disetujui oleh pemerintah untuk mengatasi suatu masalah yang telah teridentifikasi. Menurut Juma dan Onkware (2015), kebijakan dapat didefinisikan dalam berbagai bentuk. Terdapat beberapa pendapat yang menyatakan bahwa kebijakan merupakan keluaran dari sebuah sistem politik. Sedangkan dalam tingkatan yang lebih rendah, kebijakan merupakan sebuah kegiatan yang mempunyai keterkaitan dengan beberapa kegiatan yang berbeda. Menurut Imurana (2014), para peneliti tentang kebijakan datang untuk melihat teori ini dalam satu dari tiga kebijakan, antara lain:

- 1) Kebijakan merupakan sebuah rangkaian aktivitas yang sangat berbeda.
- 2) Kebijakan merupakan sebuah proses yang terputus-putus bukan proses yang berkelanjutan.

- 3) Kebijakan merupakan sebuah fenomena yang terjadi dalam waktu singkat dan cepat dalam rentang waktu yang sebenarnya.

Menurut Steinberg (2014), kebijakan adalah sebuah sarana tindakan dari pemerintah dengan tujuan untuk menipiskan atau mempromosikan fenomena tertentu yang terjadi di lingkungan masyarakat. Sebuah kebijakan dapat menguraikan sebuah aturan, memberikan asas yang mengarahkan tindakan, menerapkan peran dan tanggungjawab, mencerminkan nilai dan prinsip serta niat dari sebuah negara. Kebijakan dapat diberlakukan oleh semua lapisan pemerintahan (federal, provinsi, regional dan kotamadya), masyarakat, organisasi, bisnis dan sekolah. Kebijakan melibatkan perilaku serta niat dan tindakan. Kebijakan memiliki hasil yang mungkin belum diramalkan sebelumnya. Kebijakan mengacu pada tindakan-tindakan purposif, yang muncul dari sebuah proses dari waktu ke waktu yang memungkinkan terjalinnya hubungan intra dan antar-organisasi. Kebijakan pemerintah merupakan serangkaian keputusan yang ditetapkan dan dilaksanakan oleh pemerintah yang memiliki tujuan tertentu demi kepentingan publik dan untuk pelaku usaha yang baik maka kebijakan pemerintah harus mempunyai kemampuan *entrepreneurial marketing* dengan lima indikator utama, yaitu, frekuensi diversifikasi produk, tingkat keragaman produk, kemampuan menjalin hubungan dengan usaha menengah, kemampuan menjalin hubungan dengan usaha besar, dan tingkat keaktifan mencari info usaha.

Menurut Imurana (2014), kebijakan sebagai serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan dimana dalam proses pengambilan kebijakan untuk publik, pemerintah dituntut tidak saja untuk melahirkan kebijakan yang baik namun juga kebijakan yang dilalui dengan proses pelibatan masyarakat berbasis *citizens*

preferences (proses pengambilan kebijakan yang berdasarkan pada pilihan masyarakat). *Citizens preferences* dalam perencanaan kebijakan publik merupakan salah satu perencanaan kebijakan yang baik, dimana *citizens preferences* menjadi dasar bagi keterlibatan publik dalam perencanaan kebijakan. Perencanaan kebijakan publik merupakan hasil dari konsultasi publik, debat publik ataupun analisis yang mendalam rasional dan ditujukan untuk kepentingan umum. Artinya desain kebijakan tersebut merupakan *thewillingness of people* (kemauan publik), bukan *the willingness of leaders* (kemauan pemimpin). Hal ini karena konsep yang benar pemimpin melayani rakyat dan bukan rakyat yang melayani pemimpin (Imurana, 2014).

b. Konsepsi dan Hakekat Ketahanan Nasional

Ketahanan Nasional (Tannas) Indonesia adalah kondisi dinamik bangsa Indonesia yang meliputi segenap aspek kehidupan nasional yang terintegrasi, berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dalam menghadapi dan mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan baik yang datang dari luar maupun dari dalam, untuk menjamin identitas, integritas, kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mencapai tujuan nasionalnya, (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

Dalam mengatur dan menyelenggarakan kehidupannya, bangsa Indonesia tidak terlepas dari pengaruh interaksi dengan lingkungannya, baik dalam lingkup nasional, regional maupun global. Untuk mengembangkan kehidupannya dan merealisasikan berbagai kepentingan nasionalnya, bangsa Indonesia memiliki cara pandang, cara tinjau, cara tanggap inderawi, yang dinamakan Wawasan Nusantara sebagai wawasan nasional. Wawasan Nusantara yang berfungsi sebagai pedoman, tuntunan, dan panduan, agar segenap upaya bangsa tetap mengarah pada perwujudan cita-cita nasional dan pencapaian tujuan nasionalnya. Suatu tujuan yang telah merupakan ikrar atau kesepakatan

bersama seluruh rakyat Indonesia, untuk membentuk suatu pemerintahan negara yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial (Marsetio, 2015).

Dalam upaya mencapai tujuan nasionalnya, bangsa Indonesia senantiasa dihadapkan pada berbagai bentuk tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan, baik yang secara langsung maupun tidak langsung dapat membahayakan integritas, identitas, kelangsungan hidup bangsa dan negara. Untuk itu, diperlukan keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional dalam aspek dan dimensi kehidupan nasional yang disebut Ketahanan Nasional. Wawasan Nusantara mempunyai arti geografis yang menaruh perhatian pada kelautan.

Konsepsi Ketahanan Nasional (Tannas) Indonesia adalah konsepsi ***National Resilience*** atau pengembangan kekuatan nasional melalui pengaturan dan penyelenggaraan kesejahteraan dan keamanan yang seimbang, serasi dan selaras dalam seluruh aspek kehidupan secara utuh dan terpadu berlandaskan Pancasila, UUD 1945 dan Wawasan Nusantara. Konsepsi Ketahanan Nasional Indonesia merupakan pedoman (sarana) untuk meningkatkan (metoda) Keuletan dan ketangguhan bangsa yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dengan pendekatan kesejahteraan dan keamanan. Kondisi kehidupan nasional merupakan pencerminan ketahanan nasional didasari oleh landasan idiil Pancasila, landasan konstitusional UUD 1945, dan landasan konseptual Wawasan Nusantara. Hakikat ketahanan nasional Indonesia adalah keuletan dan ketangguhan bangsa yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, untuk dapat menjamin kelangsungan hidup bangsa dan negara dalam mencapai tujuan nasional. Sedangkan hakikat konsepsi ketahanan nasional Indonesia adalah pengaturan dan penyelenggaraan kesejahteraan

dan keamanan secara seimbang, serasi, dan selaras dalam seluruh aspek kehidupan nasional (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

c. Ketahanan Nasional dan Astagatra

Bangsa Indonesia mensyukuri akan segala anugerah Tuhan, baik dalam wujud konstelasi dan posisi geografi, maupun segala isi dan potensi yang dimiliki wilayah Nusantara untuk dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi peningkatan derajat, harkat, martabat bangsa, dan negara Indonesia dalam pergaulan antarbangsa. Dalam memanfaatkan isi dan potensi sumber kekayaan alam, sangat diperlukan adanya kualitas manusia Indonesia. Terlebih menghadapi penduduk yang terus bertambah, sedangkan bumi/alam yang menyediakan segala kebutuhan manusia dapat dikatakan relatif tetap atau tidak bertambah. Dengan kata lain bahwa manusia sebagai objek yang terus menginginkan terpenuhinya kebutuhan yang digali dari sumber kekayaan alam, dan sangat tergantung pada kondisi geografi merupakan ketiga unsur/aspek alamiah yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain dan saling mengait.

Tiap-tiap aspek di dalam tata kehidupan nasional relatif berubah menurut waktu, ruang dan lingkungan terutama pada aspek-aspek dinamis sehingga interaksinya menciptakan kondisi umum yang amat sulit dipantau, karena sangat kompleks. Dalam rangka pemahaman dan pembinaan tata kehidupan nasional tersebut diperlukan penyederhanaan tertentu dari berbagai aspek kehidupan nasional dalam bentuk model yang merupakan hasil pemetaan dari keadaan nyata, melalui suatu kesepakatan dari hasil analisis mendalam yang dilandasi teori hubungan antara manusia dan Tuhan, manusia dan manusia/masyarakat, serta antara manusia dan lingkungan. Di dalam proses penyederhanaan itu jumlah aspek kehidupan nasional direduksi sampai jumlahnya sesedikit mungkin, tetapi tetap dapat menampilkan ciri-ciri utama dari fenomena dan permasalahan, yang disebut Gatra, (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

Berdasarkan pemahaman tentang hubungan manusia dengan alam sekitarnya diperoleh pemetaan pada 3 gatra (Trigatra) yang relatif statis, yaitu gatra Geografi, Sumber kekayaan alam dan Kependudukan, sedangkan berdasarkan pemahaman tata hubungan manusia dalam kehidupan sosialnya diperoleh kesepakatan bahwa dalam konsepsi Ketahanan Nasional Indonesia seluruh aspek kehidupan nasional dipetakan dalam 5 gatra sosial (Pancagatra) yang bersifat dinamis dan dianggap dominan yaitu gatra ideologi, gatra politik, gatra ekonomi, gatra sosial-budaya, gatra pertahanan dan keamanan. Ke 3 gatra alamiah (Trigatra) bila digabungkan dengan 5 gatra sosial (Pancagatra) akan menjadi 8 gatra (Astagatra) yang merupakan model pemetaan menyeluruh dari sistem kehidupan nasional bangsa Indonesia. Ke-8 gatra (Astagatra) tersebut satu sama lainnya secara utuh menyeluruh dan terpadu membentuk tata laku masyarakat bangsa dan negara, (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

d. Hubungan Antar Gatra dalam Ketahanan Nasional

Menurut Supriyatna (2014), antara Trigatra dan Pancagatra serta antar gatra itu sendiri terdapat hubungan timbal balik yang erat yang dinamakan korelasi dan interdependensi yang artinya adalah sebagai berikut.

- 1) Ketahanan nasional pada hakikatnya bergantung kepada kemampuan bangsa dan negara di dalam mendayagunakan secara optimal gatra alamiah (trigatra) sebagai modal dasar untuk penciptaan kondisi dinamis yang merupakan kekuatan dalam penyelenggaraan kehidupan nasional (pancagatra).
- 2) Ketahanan nasional adalah suatu pengertian holistik, yaitu suatu tatanan yang utuh, menyeluruh dan terpadu, di mana terdapat saling hubungan antar gatra di dalam keseluruhan kehidupan nasional (astagatra).
- 3) Kelemahan di salah satu gatra dapat mengakibatkan kelemahan di gatra lain dan mempengaruhi kondisi secara keseluruhan sebaliknya kekuatan dari salah satu atau

beberapa gatra dapat didayagunakan untuk memperkuat gatra lainnya yang lemah, dan mempengaruhi kondisi secara keseluruhan.

- 4) Ketahanan nasional Indonesia bukan merupakan suatu penjumlahan ketahanan segenap gatranya, melainkan suatu *resultante* keterkaitan yang integratif dari kondisi-kondisi dinamik kehidupan bangsa di bidang ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan.

7. Pendekatan Sosiologi, Filosofis dan Yuridis

a. Pendekatan Sosiologi

Menurut Supriyatna (2014), pendekatan sosiologi pada konsep dan peran budaya kemaritiman terhadap Ketahanan Nasional perlu dilakukan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pembangunan nasional dan pembangunan daerah khususnya bidang kemaritiman, mulai tahap perencanaan, tahap pelaksanaan sampai dengan tahap evaluasi. Untuk implementasinya, konsepsi ketahanan nasional pada pendekatan sosiologis bidang budaya kemaritiman perlu dijabarkan dalam kerangka pemikiran yang lebih operasional bidang sosiologi kemasyarakatan, seperti dijelaskan dalam bagian berikut ini:

- 1) Implementasi aspek sosiologi pada ketahanan nasional bermasyarakat. Pemahaman penghayatan, dan pengamalan wawasan nusantara dan ketahanan nasional bidang budaya kemaritiman hendaknya dapat dimulai dari setiap pribadi, meningkat ke keluarga, kelompok dan golongan masyarakat serta organisasi kemasyarakatan, dengan berpikir, bersikap dan bertindak selalu mengutamakan persatuan dan kesatuan, turut memelihara kelestarian lingkungan hidup dan tidak bertindak "*counter productive*" terhadap ketahanan nasional khususnya bidang budaya kemaritiman nasional dan tindakan yang justru melemahkan ketahanan nasional bidang maritim (Subekti, 2010).
- 2) Implementasi aspek sosiologi pada Ketahanan Nasional berbangsa. Gerakan reformasi bidang budaya kemaritiman

nasional, di samping memiliki sisi positif yaitu menuntut berbagai pembenahan khususnya dibidang politik, ekonomi dan hukum, juga memiliki sisi negatif bila tidak ada *"law and order"* yang dapat membahayakan persatuan dan kesatuan nasional khususnya bidang budaya kemaritiman nasional. Sumber-sumber perpecahan tersebut secara bertahap dapat diatasi, bila seluruh komponen bangsa terutama para penyelenggara negara, elit politik dan generasi muda bangsa menghayati cita-cita dan tujuan nasional serta konsepsi wawasan nusantara dan ketahanan nasional khususnya bidang budaya maritim (Subekti, 2010).

- 3) Implementasi aspek sosiologi pada Ketahanan Nasional bernegara. Dalam kehidupan bernegara, aspirasi masyarakat, kepentingan golongan, daerah, bidang budaya kemaritiman nasional perlu ditampung dan diolah oleh supra struktur dengan sungguh-sungguh, mengacu kepada landasan idiil Pancasila, landasan konstitusional UUD 1945, dan landasan visional wawasan nusantara serta landasan konseptual ketahanan nasional, menjadi keputusan yang dituangkan dalam peraturan perundang-undangan dan program-program pembangunan khususnya yang mendukung kebijakan konsep budaya maritim.

b. Pendekatan Filosofis

Menurut Supriyatna (2014), pendekatan filosofis pada konsep dan peran budaya maritim terhadap ketahanan nasional dapat dilakukan pada konsep geopolitik dan geostrategi suatu bangsa. Geopolitik diartikan sebagai sistem politik atau peraturan-peraturan dalam wujud kebijaksanaan dan strategi nasional yang didorong oleh aspirasi nasional berdasarkan kondisi geografik artinya kepentingan yang titik beratnya terletak pada pertimbangan geografi, wilayah atau teritorial, yang apabila dilaksanakan dan berhasil akan berdampak langsung atau tidak langsung kepada sistem politik suatu negara. Sebaliknya politik negara secara langsung akan berdampak kepada geografi negara

yang bersangkutan. Geopolitik bertumpu kepada geografi sosial (hukum geografi), mengenai situasi, kondisi, atau konstelasi geografi dan segala sesuatu yang dianggap relevan dengan karakteristik geografi suatu negara.

Supriyatna (2014) mengemukakan konsep geostrategi adalah suatu strategi memanfaatkan kondisi geografi negara dalam menentukan kebijakan, tujuan, sarana untuk mencapai tujuan nasional (pemanfaatan kondisi lingkungan dalam mewujudkan tujuan politik). Geostrategi Indonesia diartikan pula sebagai metode untuk mewujudkan cita-cita proklamasi sebagaimana yang diamanatkan dalam pembukaan dan UUD 1945. Geostrategi diperlukan untuk mewujudkan dan mempertahankan integrasi bangsa dalam masyarakat majemuk dan heterogen berdasarkan Pembukaan dan UUD 1945. Geostrategi Indonesia dirumuskan dalam wujud Ketahanan Nasional. Konsep geopolitik dan geostrategi Indonesia pada hakikatnya bukan mengembangkan kekuatan untuk penguasaan terhadap wilayah di luar Indonesia atau untuk ekspansi terhadap negara lain, tetapi konsep strategi yang didasarkan pada kondisi metode atau cara untuk mengembangkan potensi kekuatan nasional yang ditujukan dalam rangka pengamanan dan menjaga keutuhan kedaulatan negara Indonesia dan pembangunan nasional dari gangguan yang datang baik dari dalam maupun dari luar negeri. Untuk mewujudkan geostrategi Indonesia pada akhirnya Bangsa Indonesia merumuskan Ketahanan Nasional.

Menurut Marsetio (2014), karakteristik geografi negara Indonesia memiliki ciri yang besar pengaruhnya terhadap kebijaksanaan dan strategi, baik dalam upaya penciptaan kesejahteraan bangsa maupun keamanan nasionalnya. Pengaruh posisi geografis Indonesia tersebut meliputi aspek Pancagatra, yakni ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan hankam, di samping aspek-aspek Trigatra, yaitu aspek geografi, kependudukan/demografi dan sumber kekayaan alam yang lazimnya meliputi segi pengelolaan, pemanfaatan dan pengamanannya. Oleh karena itu, setiap keputusan yang diambil

oleh bangsa Indonesia, dalam Pembangunan Nasional, harus selalu dikaitkan dengan karakteristik geografi wilayah Indonesia, dan berorientasi pada pendekatan *prosperity* (kesejahteraan) maupun *security* (keamanan) dalam semua aspek kehidupan nasional, baik aspek alamiah (statis) maupun aspek sosial (dinamis).

Geopolitik dan geostrategi Indonesia berawal dari kesadaran bahwa bangsa dan negara ini mengandung sekian banyak anasir-anasir pemecah belah yang setiap saat dapat meledak dan mencabik-cabik persatuan dan kesatuan bangsa. Sentimen suku, agama, ras, dan antar golongan (SARA) yang membabi buta harus ditiadakan, yang mayoritas harus berlapang dada, sedangkan minoritas haruslah bersikap proporsional. Atas dasar adanya ancaman yang laten, terutama dalam bentuk SARA, maka geostrategi Indonesia sebagai doktrin pembangunan harus mengandung metode pembentukan keuletan dan pembentukan ketangguhan bangsa dan negara. Masyarakat bangsa harus terus dibina keuletannya agar mampu memperlihatkan ketangguhan dan keuletannya dalam melakukan penangkalan terhadap anasir-anasir pemecah belah bangsa dan negara, baik dari luar maupun dari dalam, khususnya di bidang budaya kemaritiman nasional.

c. Pendekatan Yuridis

Dari perspektif hukum, visi dan misi pembangunan maritim Indonesia yang kuat dan tangguh dalam menuju Poros Maritim Dunia harus dilaksanakan dalam konteks Indonesia sebagai negara hukum. Artinya, segala upaya ke arah pembangunan negara maritim harus didukung dan didasarkan pada peraturan-peraturan hukum yang memberikan kekuatan legitimasi kepada semua pemangku kepentingan.

Alinea ke-4 dari Pembukaan UUD 1945 secara implisit menjelaskan bahwa pembangunan kelautan sekurang-kurangnya memenuhi 4 (empat) tujuan yaitu kesejahteraan umum, edukasi, pertahanan keamanan dan perdamaian internasional. Kemudian, di Pasal 25A UUD 1945 amandemen ke-IV, menyatakan bahwa

“Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah dan batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang”. Sehingga kedudukan sebagai Negara Maritim harus digunakan sebagai tujuan sebagaimana diamanahkan oleh UU. Dimensi hukum yang mengatur juga harus meliputi hukum nasional dan sering kali bersentuhan dengan hukum internasional. Tentunya dengan perubahan dan percepatan substansi regulasi yang demikian cepat.

Oleh karena itu, pengembangan hukum dan kebijakan kelautan harus dapat bergerak seiring dengan percepatan perubahan peta regulasi global dan mampu menjawab kebutuhan regulasi di tingkat nasional maupun daerah. Sebagai negara yang telah memperjuangkan aspek legal status wilayah nasionalnya dalam Negara Kepulauan melalui Deklarasi Djuanda tahun 1957, perkembangan yuridis sebagai dasar diberdayakannya potensi kemaritiman dan kelautan Indonesia harus terus berjalan.

Proses tersebut mengalami perkembangan yang cukup pesat seiring dengan proses dinamika kebangsaan dan dipengaruhi oleh perkembangan lingkungan strategis baik regional maupun global. Artikel 62 UNCLOS 1982 yang berisikan ketentuan kewajiban negara pantai untuk memberikan kesempatan kepada negara lain dalam pemanfaatan sumber daya hayati perikanan di perairan ZEE juga ikut memperkuat aspek legalitas sebagai Negara Kepulauan. Yang kemudian diimplementasikan dalam UU Kelautan, RPJP Nasional 2005 – 2025, UU Pelayaran, UU Perairan dan Peraturan kemaritiman lainnya.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang pada bagian Lampiran tentang Visi dan Misi Pembangunan Nasional Tahun 2005–2025 mengandung visi pembangunan Indonesia yaitu Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur. Misi ke-tujuh dari pembangunan nasional 2005–2025 adalah “Mewujudkan Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional”.

Kebijakan Kelautan Indonesia sesuai Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia ini adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia. Dengan demikian, UU No. 17/2007 (RPJP Nasional 2005–2025) dan Kebijakan Kelautan Indonesia telah memberikan arah bagi pembangunan kemaritiman dan kelautan yang meliputi aspek-aspek yang sangat relevan dengan Amanah Pembukaan UUD 1945. Kebijakan dan UU ini juga telah memberikan identifikasi berbagai permasalahan krusial dalam upaya memanfaatkan dan pengelolaan sumber daya kelautan, sehingga mendorong pengambil kebijakan untuk melakukan harmonisasi dan sinkronisasi peraturan menuju pada unifikasi hukum kemaritiman dan kelautan nasional.

8. Pendekatan Riset dan Teknologi

Indonesia merupakan salah satu negara bahari terbesar di dunia, karakteristik geografis Indonesia serta struktur dan tipologi ekosistemnya yang didominasi oleh lautan telah menjadikan Indonesia sebagai *Mega-Biodiversity* terbesar di dunia. Sumber daya kelautan merupakan kekayaan alam yang memiliki peluang amat potensial dimanfaatkan sebagai sumber daya yang efektif dalam pembangunan bangsa Indonesia. Sumber daya kelautan dapat dikelompokkan menjadi empat kategori, yaitu (1) sumber daya dapat pulih, (2) sumber daya tidak dapat pulih, (3) sumber energi, dan (4) jasa-jasa lingkungan kelautan, (Kemenristekdikti, 2006).

Dalam konteks sistem ketahanan nasional bidang maritim, maka peran ilmu pengetahuan, riset dan teknologi begitu penting, khususnya peran budaya maritim terhadap kemajuan dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini disebabkan karena konsep budaya kemaritiman yang selalu sejalan perkembangannya dengan ilmu pengetahuan dan teknologi maritim. Pengembangan RISTEK (Riset dan Teknologi) bidang kemaritiman dapat diarahkan pada pemanfaatan sumber daya kelautan secara

berkelanjutan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia, dan peningkatan budaya maritim, khususnya masyarakat pesisir. Oleh karena itu dukungan RISTEK bidang kemaritiman harus diarahkan pada beberapa hal sebagai berikut (Kemenristekdikti, 2006) :

- a. Penguasaan, pengembangan dan penerapan RISTEK bidang kemaritiman dibutuhkan dalam rangka optimasi pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya perikanan di perairan Indonesia termasuk potensi dan karakteristik sumber daya perikanan, rehabilitasi habitat ikan yang sudah rusak.
- b. Penguasaan, penerapan teknologi penangkapan ikan seperti bahan dan peralatan yang produktif dan efisien serta berwawasan lingkungan bagi pengembangan perikanan rakyat.
- c. Penguasaan, pengembangan serta penerapan RISTEK bidang kemaritiman utamanya budidaya laut termasuk *sea ranching*, baik untuk sumber daya ikan yang sudah dapat dibudidayakan maupun yang belum.
- d. Penguasaan, pengembangan dan penerapan RISTEK bidang kemaritiman prapanen dan pascapanen untuk mewujudkan industri pengolahan ikan yang mampu meningkatkan nilai tambah dan kualitas produk kelautan.
- e. Penguasaan, pengembangan teknik dan manajemen pemasaran produk perikanan yang lebih efisien, sehingga dapat meningkatkan posisi tawar di pasar dalam negeri dan luar negeri.
- f. Penguasaan, pengembangan dan penerapan teknologi eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam tidak dapat pulih (pertambangan), serta berwawasan lingkungan.
- g. Penguasaan, pengembangan dan penerapan teknologi pendayagunaan potensi sumber daya energi non konvensional, energi kinetik dari pasang surut dan gelombang laut yang berwawasan lingkungan.
- h. Penguasaan, pengembangan dan penerapan teknologi pengelolaan limbah di kawasan pesisir dan lautan serta pengendaliannya.

Pengembangan Ristek bidang kemaritiman hendaknya didasarkan pada kegiatan riset yang dilakukan secara cermat dan terpadu untuk menghasilkan Ristek tepat guna, dapat dimanfaatkan oleh masyarakat pesisir dan berwawasan lingkungan serta meningkatkan kesadaran berbudaya maritim. Dalam hal ini, tujuan akhir dari pengelolaan RISTEK yaitu pembangunan berkelanjutan terhadap keberlangsungan budaya maritim dan ilmu pengetahuan serta teknologi dalam pengelolaan lingkungan dan sumber daya alam pesisir.

9. Kebijakan Kelautan Indonesia dan Visi Poros Maritim Dunia

a. Visi Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia

Visi Kelautan Indonesia adalah mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, yaitu menjadi sebuah negara maritim yang maju, berdaulat, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan, perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Kebijakan Kelautan Indonesia disusun dengan mengacu pada Visi Pembangunan Indonesia yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Guna mewujudkan visi Kelautan Indonesia maka sasaran sebagai misi dari Kebijakan Kelautan Indonesia berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 16 tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, yaitu: terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan; terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal; terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh; terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut; terlaksananya tata kelola kelautan yang baik; terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau kecil yang merata; terwujudnya pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing; terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal; terselesaikannya aturan tentang tata ruang

laut; terlaksananya perlindungan lingkungan laut; terlaksananya diplomasi maritim; dan terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahari.

Berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 16 tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dijabarkan bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia mencakup aspek yang sangat luas dan kompleks yang saling terkait satu sama lain. Terdapat banyak pelaku yang terlibat dalam implementasi program kelautan dan kemaritiman. Pengembangan program kelautan dan kemaritiman perlu dilaksanakan secara holistik, integratif, tematik, dan sinergis menuju terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Pembangunan Poros Maritim meliputi:

- 1) Membangun budaya maritim Indonesia;
- 2) Menjaga laut dan sumber daya laut, fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan, nelayan sebagai pilar utama;
- 3) Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, tol laut, *deep seaport*, logistik dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim;
- 4) Memperkuat diplomasi maritim, kerjasama di bidang kelautan, menghilangkan sumber konflik di laut seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.
- 5) Membangun kekuatan pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim serta bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim, (Perpres RI No 16 / 2017)

b. Prinsip dan Pilar Kebijakan Kelautan Indonesia

Berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 16 tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia : Perwujudan visi dan misi kelautan Indonesia harus berpegang teguh pada kepentingan nasional, serta keadilan dan manfaat sebesar besarnya untuk kesejahteraan rakyat Indonesia. Kebijakan Kelautan Indonesia disusun berdasarkan enam prinsip dasar, yaitu (1) wawasan

nusantara; (2) pembangunan berkelanjutan; (3) ekonomi kerakyatan; (4) pengelolaan terintegrasi dan transparan; (5) partisipasi; dan (6) kesetaraan dan pemerataan.

Kebijakan Kelautan Indonesia disusun berdasarkan tujuh Pilar Kebijakan Kelautan Indonesia, yang meliputi : (1) Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia; (2) Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut; (3) Tata Kelola dan Kelembagaan Laut; (4) Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan; (5) Pengelolaan Ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut; (6) Budaya Bahari (7) Diplomasi Maritim.

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 16 tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia maka Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia dijabarkan ke dalam 5 (lima) klaster program prioritas, yaitu:

- 1) Batas Maritim, Ruang Laut, dan Diplomasi Maritim;
- 2) Industri Maritim dan Konektivitas Laut;
- 3) Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan serta Pengelolaan Lingkungan Laut;
- 4) Pertahanan dan Keamanan Laut; dan
- 5) Budaya Bahari.

Kelima klaster program prioritas aksi program kebijakan kelautan Indonesia tersebut dilaksanakan secara bersama-sama, terintegrasi dan berkelanjutan, sesuai visi dan misi Indonesia sebagai negara poros maritim dunia.

c. Konsep Kejayaan Maritim menurut Alfred Thayer Mahan.

Alfred Thayer Mahan, seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut Amerika Serikat, dalam bukunya "*The Influence of Sea Power upon History*" mengemukakan teori bahwa *sea power* merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Sebaliknya, jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diabaikan akan

berakibat kerugian bagi suatu negara atau bahkan meruntuhkan negara tersebut (Adams KR, 2003)

Menurut Adams KR (2003) Teori A.T. Mahan menjadi dasar strategi maritim negara negara besar untuk mencapai negara maritim yang ideal. Mahan merumuskan enam karakter yang menjadi syarat sebuah negara potensial untuk mengembangkan *sea power*. Enam karakter tersebut yaitu:

- 1) *Geographical position* (posisi geografis). Posisi geografis disebut sebagai kondisi yang paling signifikan. Terdapat dua aspek penting dalam letak geografis. Pertama, letak suatu negara yang berhadapan dengan banyak lautan dengan komunikasi antara bagian-bagian yang berjalan dengan baik. Kedua, letak suatu negara berupa kepulauan yang berada di depan suatu benua atau daratan, sehingga berfungsi sebagai benteng terhadap sebuah daratan.
- 2) *Physical conformation* (bentuk fisik). Letak suatu negara dalam bentuk atau wujud negara kepulauan dengan pantai-pantai yang mudah dicapai dari pedalaman, menurut Mahan menjadikan penduduk tersebut dapat berinteraksi dengan dunia luar secara langsung. Namun demikian, dengan kemudaha akses tersebut membuat musuh menjadi semakin mudah untuk mencapai pedalaman pulau-pulau.
- 3) *Extent of territory* (luasnya wilayah). Mahan menjelaskan bahwa terdapat hubungan antara panjang garis pantai dengan kemampuan sebuah negara dalam mempertahankan kedaulatan wilayah dimasa perang. Setiap wilayah mempunyai titik-titik yang penting dalam menentukan kekuatan ataupun kelemahan dalam lingkup pertahanan. Garis pantai yang panjang dari sebuah negara mempunyai kecenderungan lebih sulit dalam membentuk strategi pertahanan dibandingkan dengan negara yang memiliki garis pantai lebih pendek.
- 4) *Number of population* (jumlah penduduk). Dalam hal ini jumlah penduduk yang diprioritaskan adalah kuantitas, dimana dengan jumlah penduduk yang melimpah akan

memberikan sebuah modal bagi sumber daya manusia dibidang ketentaraan, khususnya dalam keangkatan lautan.

- 5) *National character* (karakter bangsa). Negara-negara yang memiliki kecintaan yang tinggi terhadap tanah air dan kebanggaan terhadap kebesaran sejarah bangsanya dapat menjadi sebuah kekuatan dalam membangun sebuah negara menjadi lebih maju.
- 6) *Character of government* (karakter Pemerintah). Kebijakan pemerintah sebuah negara, pemanfaatan kepadatan penduduk, dan sikap terhadap negara tetangga. Negara yang memiliki pemerintahan yang kuat dan kebijaksanaan yang tegas akan memberikan manfaat untuk menjadi sebuah kekuatan dalam perubahan dari negara berkembang menjadi negara maju.

d. Konsep Strategi Kejayaan Maritim Menurut Julian S. Corbett

Sir Julian Stafford Corbett, adalah Perwira Tinggi Angkatan Laut Inggris, *Royal Navy*, yang terkenal dengan buku yang ditulisnya, berjudul "*Some Principles of Maritime Strategy*". Menurut Adams KR (2003), Teori Kejayaan Maritim Julian S. Corbett adalah berupa Strategi Angkatan Laut yang tidak hanya berupa peperangan, tetapi juga mencakup pengembangan taktik, logistik, komando, dan kendali pemerintah, komunikasi, kapal, senjata dan aspek angkatan laut lainnya beserta teknologi. Pandangan dan pemikiran Julian Corbett pada masanya banyak mendapat tentangan dari lingkungan perwira Royal Navy sendiri karena Julian Corbett cenderung menitik-beratkan ke teori daripada prakteknya. Pada dasarnya, Corbett mengemukakan tentang kesatuan komando di laut dan kontribusinya terhadap teori keamanan maritim.

Menurut Adams KR (2003), Julius Corbett menganggap laut pada umumnya tidak terkendali, tetapi laut dapat dikendalikan dengan cara mengganggu komunikasi musuh, transportasi laut dan mengamankan diri sendiri. Bagi Corbett, melindungi komunikasi berarti keuntungan militer, ekonomi dan finansial.

Bagi musuh, kurangnya kontrol laut dapat mengakibatkan berkurangnya kekuatan. Sebagai dasar pemikiran Corbett, Komando di laut membawa serta dua bobot strategis yaitu menekan keunggulan dan menyangkal pengaruh musuh. Tujuan Julian Corbet adalah untuk mengisi kekosongan kerangka acuan kerja bagi penerapan peran dan fungsi Angkatan Laut. Dengan kata lain, bahwa dalam rangka menjalankan peran dan fungsi dengan sebaik-baiknya, Angkatan Laut memerlukan suatu kerangka acuan kerja yaitu Doktrin Maritim.

Menurut Corbett, fungsi dari angkatan laut dalam mencapai *control of the sea*, diantaranya :

- 1) Mempersiapkan armada tempur sebagai perlawanan *control of the sea* pada tingkatan perlawanan aktif dan pasif.
- 2) Perlawanan melawan invasi saat damai maupun perang.
- 3) Mengamankan jalur maritim untuk perdagangan.
- 4) Memblokade pantai atau pelabuhan lawan.
- 5) Mensinergikan gelar operasi dalam keadaan *offensive* maupun *defensive*. Armada harus selalu siap untuk menyerang wilayah lawan sewaktu-waktu dengan bekerja sama bersama kekuatan inti termasuk di darat dan udara.

Dalam konsep pengembangan strategi keamanan maritim, terdapat 12 kriteria yang harus dipenuhi. Kriteria tersebut antara lain: 1) Terdapat Komunikasi yang efektif di antara para pemangku kebijakan, 2) Memiliki informasi yang baik tentang keamanan dan intelijen, 3) Memiliki penilaian berkelanjutan atas proses, prosedur, dan teknologi keamanan yang ada, 4) Didukung oleh kemampuan dan jumlah personil yang memadai, 5) Didukung oleh kebijakan dan pendanaan dari Pemerintah, 6) Terdapat interaksi yang baik dan efektif di dalam organisasi atau antar organisasi, 7) Terdapat konsistensi dalam penerapan sistem, proses dan protokol, 8) Strategi keamanan maritim harus bersinergi dengan manajemen risiko, kualitas, lingkungan dan sistem keselamatan lainnya, 9) Terdapat pengukuran metrik, pemantauan akurat dan prosedur pelaporan, 10) Terdapat pelatihan secara reguler dan berkelanjutan, 11) Terdapat pusat

kendali yang memadai, 12) Terdapat sustainabilitas yang tinggi (Adams KR, 2003).

e. Konsep dan Teori *My Fish My Life* (Ketahanan Pangan di Laut)

Konsep dan teori *My Fish My Life* dikemukakan Perwira TNI Angkatan Laut Indonesia yaitu Letkol Laut (P) Salim pada tahun 2016. Konsep ini mengemukakan tentang teori Ketahanan Pangan di Laut. Menurut Salim dalam bukunya yang berjudul “Ketahanan Pangan di Laut, *Sea Power Perspective ; My Fish My Life*”, disebutkan bahwa sejarah Indonesia selain melekat dengan budaya kemaritimannya juga menyangkut mengenai bagaimana pengelolaan sumber daya alam kelautan dan pangan untuk kemakmuran seluruh rakyat Indonesia. Menurutnya “Semua kembali lagi kepada Pasal 33 UUD 1945. Ke depan, jika orang berbicara laut, harus dapat mengikat ingatan rakyat bahwa di sana ada surga biodiversitas, harta terpendam anak cucu yang jangan sampai dijajah orang”. Konsep *My Fish My Life* oleh Salim menjawab fenomena terkini soal bagaimana pengelolaan sumber daya perikanan di Indonesia. Bukan saja hanya dilihat dari masalah teknis pengelolaannya tetapi juga berangkat dari masalah filosofis yang menyangkut kebangsaan dan kenegaraan. Menurut Salim (2016) kata “Indonesia” telah melekat pada sukma dan gerak perjalanan bangsa sejak awal abad ke-20, dan adalah sebuah konsep yang mampu mengikat dan merekatkan keberagaman masyarakat di Kepulauan terbesar satu-satunya di dunia ini. Jadi siapa pun pejabatnya dia harus mengemban visi itu yang telah terjabarkan dalam Pancasila dan UUD 1945 naskah asli.

Menurut Salim (2016) Masalah pangan adalah masalah "hak" azasi manusia, demikian dinyatakan dalam *Universal Declaration of Human Rights PBB*. Dengan dimasukkan ke dalam kategori "hak" maka setiap Negara wajib hukumnya memperjuangkan ketersediaannya sepanjang waktu.

Asasi yang berikutnya, pangan juga terkait dengan isu kearifan lokal setiap suku bangsa. Sebagian masyarakat ada yang bahan dasar pangannya sagu, ketela, sebagian lagi beras. Semua

keragaman pangan tersebut adalah barang hak yang harus dilindungi sustainabilitasnya (ketersediaannya) secara berkelanjutan, tersedia dengan harga wajar dan mudah dicari, karena itu aneka pangan ini harus "dikuasai negara" untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Lebih lanjut Salim mengemukakan bahwa ketahanan pangan maritim Indonesia juga dipengaruhi oleh aspek Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah serta berpengaruh pada aspek Ketahanan Nasional Indonesia utamanya Ketahanan Pangan di bidang Maritim, (Herdiawan, 2013).

10. Hipotesis Riset

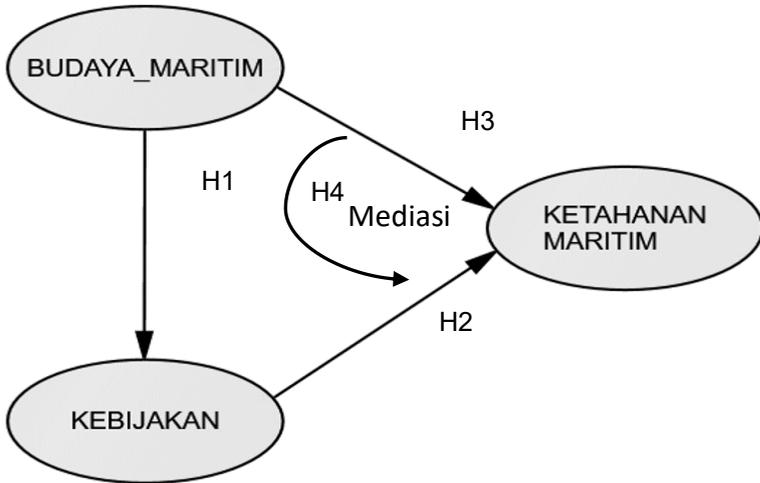
Hipotesis adalah dugaan atau kesimpulan sementara yaitu proposisi tentatif tentang hubungan antara dua variabel atau lebih (Ghozali, 2010). Hipotesa juga merupakan dugaan-dugaan yang diuji dengan mengumpulkan fakta-fakta yang mengarah pada kesimpulan atau rumusan sementara yang menyatakan harapan adanya hubungan tertentu antara dua fakta atau lebih (Hair, 2010).

Adapun Hipotesis yang disusun dalam penelitian ini harus dan telah mencakup hal-hal sebagai berikut :

- a. *Theoretically grounded* yaitu merefleksikan teoritis atau literatur yang relevan dengan topik Budaya Maritim, yang meliputi telaah pada UU Nomor 4 Tahun 1960 tentang Deklarasi Juanda dan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang UNCLOS serta *review* pada Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dan konsep Poros Maritim Dunia,
- b. Memiliki hubungan atau korelasi variabel pada aspek Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah termasuk arah kecenderungannya terhadap aspek Ketahanan Maritim Nasional, sesuai teori Kejayaan Maritim oleh AT. Mahan dan Julian S. Corbett.
- c. Semua hubungan interaksi antar variabel pada aspek Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Aspek Ketahanan Nasional adalah *Testable* yaitu dapat diuji menggunakan data empirik.

d. Hipotesis dinyatakan dalam pernyataan yang singkat dan *to the point* namun memiliki fakta yang relasional dan kausal.

Berdasarkan pemahaman konseptual terhadap budaya maritim dan kebijakan pemerintah terkait dengan ketahanan nasional, maka dapat disusun hipotesa riset ini dalam bentuk pernyataan (*Hipotesis statement*) sesuai pada Gambar 1. sebagai berikut :



Gambar 1. Hubungan Variabel pada Hipotesis Riset

Berdasarkan Gambar 1, hubungan antar variabel Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim, maka dapat disusun hipotesis riset sebagai berikut:

- a. Hipotesis 1, H1 : Terdapat pengaruh yang signifikan variabel Budaya Maritim terhadap Kebijakan Pemerintah.
- b. Hipotesis 2, H2 : Terdapat pengaruh yang signifikan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim.
- c. Hipotesis 3, H3: Terdapat pengaruh langsung yang signifikan variabel Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim.
- d. Hipotesis 4, H4: Variabel Budaya Maritim secara tidak langsung melalui kebijakan pemerintah (sebagai variabel mediasi) berpengaruh terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim.



BAB 3

METODE RISET

11. Konsep dan Variabel Riset

a. Definisi Operasional

Definisi operasional digunakan untuk mendefinisikan konsep dan variabel-variabel utama (variabel laten) dalam riset ini, agar dapat dioperasionalkan (dilakukan pengukuran terhadap variabel laten). Definisi operasional merupakan telaah, *review* dan kajian berdasarkan studi literatur dan teori-teori terhadap variabel riset, yang kemudian disimpulkan dalam suatu definisi yang menjadi dasar dan acuan dalam proses pengumpulan data riset.

b. Definisi Operasional Variabel Budaya Maritim

Budaya maritim Indonesia dapat dibedah melalui definisi budaya itu sendiri. Menurut Wardani (2013) budaya memiliki arti “Keseluruhan gagasan, tindakan, dan hasil karya manusia yang dijadikan milik dirinya melalui proses belajar”. Sedangkan kata maritim merupakan kata serapan dari bahasa Inggris yaitu *maritime*. Dalam kamus bahasa Inggris, *Oxford Advanced Learner’s for Dictionaries*, kata maritim diartikan, “*connecting to sea or near the sea*”. Yang artinya berarti menghubungkan ke laut atau dekat laut. Jika menggabungkan konsep tersebut di atas maka Budaya Maritim adalah keseluruhan gagasan yang mampu menghasilkan tindakan dan perilaku yang menjadi milik suatu kolektif yang tinggal dan hidup dekat dengan laut.

Menurut Roi Durana (2016) dalam *Academia Edu*, mendefinisikan Budaya Maritim melalui masing-masing arti pada dua kata “Budaya Maritim”. Budaya merupakan keseluruhan gagasan manusia yang mampu menghasilkan berbagai tindakan dan hasil karya. Bila kata “budaya” disandingkan dengan kata “maritim”, maka menjadi penanda atas sebuah tempat yang letaknya dekat dengan laut atau lebih sering dikenal dengan

pesisir. Budaya merupakan milik kolektif karena budaya menjadi sebuah nilai yang disepakati dan dijalani secara bersama-sama oleh sekelompok orang. Maka “budaya maritim” dapat dipahami sebagai keseluruhan gagasan masyarakat yang mampu menghasilkan tindakan dan perilaku yang menjadi milik suatu kolektif yang tinggal dan hidup dekat dengan laut.

Menurut *World Ocean Observatory* (2014), Tafsiran Budaya Maritim adalah terbentuk atas usaha dan gagasan kolektif yang mengakar berdasarkan karakter masyarakat, karena budaya menjadi sebuah nilai yang disepakati dan dijalani secara bersama-sama di bidang kemaritiman atau kebaharian, yang meliputi kegiatan: *Archaeology, Boats and Boatbuilding, Fishing and Seafaring, Maritime Material Culture, Music and Poetry, Religion and Mythology, People of the Sea, Rituals, Ceremonies, Festivals, Traditional Maritime Industries*. Kegiatan yang didapat dari budaya maritim adalah berlayar. Aktivitas ini menjadikan manusia dapat menempuh perjalanan dengan jarak jauh yang nantinya mempertemukan bangsa-bangsa dari berbagai belahan dunia.

Berdasarkan kajian studi literatur di atas maka dapat disusun **Definisi Operasional Budaya Maritim**, yaitu keseluruhan gagasan, pemikiran dan kegiatan yang telah mengakar kuat di masyarakat yang mampu menghasilkan tindakan dan perilaku dalam membangun spirit kehidupan masyarakat yang tinggal dan hidup dekat dengan laut, berdasarkan kondisi demografi atau kependudukan dan kegiatan masyarakat maritim yang bisa diukur berdasarkan indikator variabel, yaitu :

X1.1. Karakter Masyarakat

X1.2. Kegiatan Perekonomian

X1.3. Aktivitas Budaya dan Tradisi Kebaharian.

c. Definisi Operasional Variabel Kebijakan Pemerintah Bidang Maritim.

Kebijakan (*Policy*) didefinisikan sebagai arah strategis yang disetujui oleh pemerintah untuk mengatasi suatu masalah yang telah teridentifikasi. Menurut Juma dan Onkware (2015), kebijakan dapat didefinisikan dalam berbagai bentuk. Terdapat beberapa pendapat yang menyatakan bahwa kebijakan merupakan keluaran dari sebuah sistem politik. Sedangkan dalam tingkatan yang lebih rendah, kebijakan merupakan sebuah kegiatan yang mempunyai keterkaitan dengan beberapa kegiatan yang berbeda. Menurut Steinberg (2014), kebijakan adalah sebuah sarana tindakan dari pemerintah dengan tujuan untuk menipiskan atau mempromosikan fenomena tertentu yang terjadi di lingkungan masyarakat. Sebuah kebijakan dapat menguraikan sebuah aturan, memberikan asas yang mengarahkan tindakan, menerapkan peran dan tanggungjawab, mencerminkan nilai dan prinsip serta niat dari sebuah negara. Kebijakan dapat diberlakukan oleh semua lapisan pemerintahan (federal, provinsi, regional dan kota madya), masyarakat, organisasi, bisnis dan sekolah.

Merespons kebijakan pemerintah yang meletakkan sektor maritim menjadi salah satu prioritas pembangunan, berbagai data dan informasi akurat terkait potensi kemaritiman Indonesia sangat diperlukan, maka kebijakan pemerintah di sektor kemaritiman menjadi hal yang utama. Guna mewujudkan visi Kelautan Indonesia maka sasaran sebagai misi dari Kebijakan Kelautan Indonesia berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 16 tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, yaitu: terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan; terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal; terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh; terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut; terlaksananya tata kelola kelautan yang baik; terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau kecil yang merata;

terwujudnya pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing; terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal; terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut; terlaksananya perlindungan lingkungan laut; terlaksananya diplomasi maritim; dan terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahari.

Berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 16 tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dijabarkan bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia mencakup aspek yang sangat luas dan kompleks yang saling terkait satu sama lain. Terdapat banyak pelaku yang terlibat dalam implementasi program kelautan dan kemaritiman. Pengembangan program kelautan dan kemaritiman perlu dilaksanakan secara holistik, integratif, tematik, dan sinergis menuju terwujudnya Indonesia sebagai Negara Poros Maritim Dunia.

Berdasarkan kajian studi literatur maka dalam riset ini didapatkan **Definisi Operasional dari Kebijakan Pemerintah bidang Kemaritiman** yaitu: Kebijakan yang dibuat, diimplementasikan dan dilaksanakan oleh pemerintah terhadap kondisi masyarakatnya khususnya kebijakan di bidang kemaritiman, dengan indikator variabel: Tata Kelola Kelembagaan Kelautan, Pendidikan & Kesejahteraan Masyarakat, dan Teknologi Kemaritiman. Adapun menurut Konsep Poros Maritim Dunia, maka indikator Kebijakan Pemerintah bidang kemaritiman mencakup :

Y1: Kebijakan Bidang Pertahanan dan Keamanan, diukur menggunakan:

Y11.Kebijakan Bidang Diplomasi Maritim

Y12.Kebijakan Bidang Pertahanan

Y13. Keamanan Maritim

Y2: Kebijakan Bidang Perekonomian, diukur menggunakan:

Y21.Kebijakan Bidang Sumber Daya dan Lingkungan

Y22.Kebijakan Bidang Pembiayaan

Y23.Kebijakan Bidang Konektivitas dan Infrastruktur

Y3: Kebijakan Bidang Teknologi, diukur menggunakan:

Y31.Kebijakan Bidang Teknologi Perkapalan

Y32.Kebijakan Bidang Teknologi Penangkapan Perikanan

Y33.Kebijakan Bidang Teknologi Pengolahan Hasil Laut

Y4: Kebijakan Bidang Sosial Budaya, diukur menggunakan:

Y41.Kebijakan Bidang Pendidikan

Y42.Kebijakan Bidang Tradisi Bahari

Y43.Kebijakan Bidang Pariwisata Bahari

d. Definisi Operasional Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Makna pengertian dan definisi Ketahanan Nasional berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah kekuatan, kemampuan, daya tahan, dan keuletan yang menjadi tujuan suatu bangsa untuk menghadapi tantangan, ancaman, hambatan, dan gangguan yang datang dari luar ataupun dari dalam, yang secara langsung atau tidak langsung membahayakan kelangsungan hidup bangsa dan negara.

Sedangkan Ketahanan nasional menurut definisi Lembaga Ketahanan Nasional RI (Lemhanas, 2008) adalah kondisi dinamik suatu bangsa meliputi seluruh aspek kehidupan nasional yang terintegrasi, berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional dalam menghadapi dan mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan, baik yang datang dari luar maupun dari dalam, yang langsung maupun tidak langsung membahayakan integritas, identitas, kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mengejar tujuan nasionalnya.

Ketahanan nasional dapat digolongkan menjadi delapan gatra, meliputi tri gatra geografi, demografi dan sumber kekayaan alam sebagai gatra alamiah (*natural determinants*) serta panca gatra ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, serta pertahanan dan keamanan sebagai gatra sosial (*social determinants*). Ketahanan nasional dapat didekati melalui dua pendekatan, yakni pendekatan injiniring (*engineering approach*) dan pendekatan sosial (*social approach*). Pendekatan injiniring melihat ketahanan nasional sebagai suatu kemampuan untuk cepat kembali ke bentuk dan posisi semula pada saat terjadi

tekanan, benturan atau pembengkokan. Pendekatan sosial memandang ketahanan nasional sebagai kemampuan merespons, beradaptasi dan berinteraksi dengan lingkungan (Muladi, 2007).

Berdasarkan kajian terhadap studi literatur di atas maka dapat disusun Definisi Operasional Ketahanan Nasional khususnya bidang Maritim, yaitu : kondisi dinamik suatu entitas yang meliputi seluruh aspek kehidupan wilayah kelautan yang terintegrasi, berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan maritim dalam menghadapi dan mengatasi segala ancaman baik yang datang dari luar maupun dari dalam, yang langsung maupun tidak langsung membahayakan integritas, identitas, kelangsungan hidup bangsa dan negara di bidang kemaritiman, yang terdiri dari item indikator variabel Ketahanan Nasional bidang Maritim pada aspek Panca Gatra, yang meliputi :

Y51.Ketahanan Nasional Bidang Ideologi

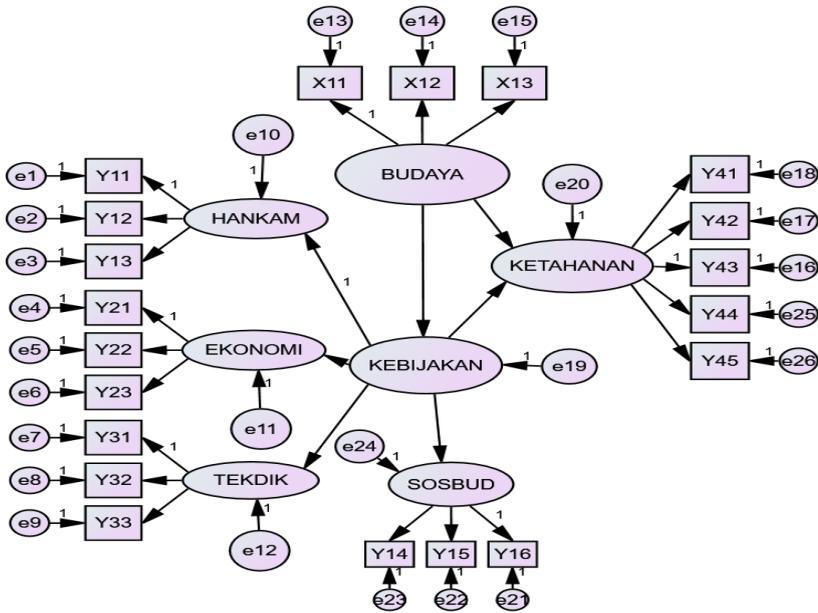
Y52.Ketahanan Nasional Bidang Politik

Y53.Ketahanan Nasional Bidang Ekonomi

Y54.Ketahanan Nasional Bidang Sosial Budaya

Y55.Ketahanan Nasional Bidang Pertahanan Keamanan

Selanjutnya secara lebih detail, berdasarkan pemahaman konseptual terhadap kondisi dan pengaruh budaya maritim dan kebijakan pemerintah terhadap ketahanan nasional bidang maritim, maka dapat disajikan kerangka konseptual atau Model Riset, yang merupakan representasi fokus permasalahan yaitu bagaimana pengaruh budaya maritim dalam penyusunan kebijakan pemerintah untuk mendukung tercapainya ketahanan maritim dalam ketahanan nasional Indonesia, yang dapat disajikan seperti pada Gambar 2 :



Gambar 2. Konsep Model & Variabel Riset
Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Tabel 1. Identifikasi Variabel dan Indikator pada Model

NO	Variabel <i>Latent</i> / <i>Unobserver</i>	Indikator / <i>Variabel Observer</i>
1	Variabel Bebas Budaya Maritim (X1)	X1.1. Karakter Masyarakat X1.2. Kegiatan Perekonomian X1.3. Aktivitas Budaya dan Tradisi Kebaharian

2	<p>Variabel Terikat</p> <p>Kebijakan Pemerintah (Y)</p>	<p>Kebijakan Bidang Pertahanan dan Keamanan</p> <p>Y1.1. Diplomasi Maritim Y1.2. Kebijakan Bidang Pertahanan Y1.3. Keamanan Maritim</p> <p>Kebijakan Bidang Perekonomian</p> <p>Y2.1. Sumber Daya dan Lingkungan Y2.2. Bidang Pembiayaan Y2.3. Bidang Konektivitas dan Infrastruktur</p> <p>Kebijakan Bidang Teknologi & Pendidikan</p> <p>Y3.1. Perkapalan Y3.2. Penangkapan Perikanan Y3.3. Pengolahan Hasil Laut</p> <p>Kebijakan Bidang Sosial Budaya</p> <p>Y1.4. Kebijakan Bidang Sosial Y1.5. Tradisi Bahari Y1.6. Pariwisata Bahari</p>
3	<p>Variabel Terikat</p> <p>Ketahanan Maritim Nasional (Y4)</p>	<p>Y4.1. Ketahanan Nasional Ideologi Y4.2. Ketahanan Nasional Politik Y4.3. Ketahanan Nasional Ekonomi Y4.4. Ketahanan Nasional Sosial Budaya Y4.5. Ketahanan Nasional Pertahanan Keamanan</p>

(Analisa Penulis Berdasarkan Referensi : Deklarasi Juanda, UNCLOS, Perpres 16 Ttg. Kebijakan Kelautan Indonesia, Konsep Poros Maritim Dunia, Teori AT. Mahan dan Julian S. Corbett)

Pada Tabel 1 Konsep Aspek Utama dan Variabel Riset yang merupakan penjabaran dari aspek utama model konseptual, yaitu Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional. Aspek utama dan variabel tersebut disusun berdasarkan pemahaman *Grand Theory* Kejayaan Maritim AT. Mahan, *Grand Theory* Strategi Maritim Julian S. Corbett, PEST Analysis, serta Konsep Kebijakan Kelautan dan Visi Misi Poros Maritim Dunia.

Selanjutnya pada Tabel 1 dapat dijelaskan bahwa pada aspek pertama Budaya Maritim (X1) merupakan variabel bebas yang dapat diukur dengan pendekatan indikator reflektif variabel yang meliputi : X1.1 Karakter masyarakat dan X1.2 Kegiatan perekonomian dan X1.3. Aktivitas budaya dan Tradisi kebaharian.

Pada aspek kedua Kebijakan Pemerintah (Y) merupakan variabel terikat/mediasi atau *dependent variable* yang tergantung dan dipengaruhi oleh variabel X1 Budaya Maritim. Adapun variabel Kebijakan Pemerintah (Y) dapat ditunjukkan dengan pendekatan yang mencakup tata kelola kelembagaan laut, aspek pendidikan dan kesejahteraan masyarakat serta aspek teknologi, yang merupakan arahan pilar Kebijakan Kelautan Indonesia dan konsep Poros Maritim Dunia sesuai Perpres No 16 tahun 2017. Kebijakan Pemerintah meliputi variabel Kebijakan Bidang Pertahanan dan Keamanan, dapat direfleksikan dengan variabel Y1.1. Kebijakan Bidang Diplomasi Maritim, Y1.2. Kebijakan Bidang Pertahanan dan Y1.3. Keamanan Maritim. Selanjutnya Kebijakan Bidang Perekonomian, direfleksikan dengan variabel Y2.1. Kebijakan Bidang Sumber Daya dan Lingkungan, Y2.2. Kebijakan Bidang Pembiayaan, Y2.3. Kebijakan Bidang Konektivitas dan Infrastruktur. Kebijakan Bidang Teknologi dan Pendidikan, direfleksikan dengan variabel Y3.1. Kebijakan Bidang Teknologi Perkapalan, Y3.2. Kebijakan Bidang Teknologi Penangkapan Perikanan, Y3.3. Kebijakan Bidang Teknologi Pengolahan Hasil Laut. Adapun selanjutnya Kebijakan Bidang Sosial Budaya, direfleksikan dengan menggunakan indikator variabel Y1.4. Kebijakan Bidang sosial masyarakat, Y1.5. Kebijakan Bidang Tradisi Bahari, Y1.6. Kebijakan Bidang Pariwisata Bahari.

Pada aspek ketiga, variabel Ketahanan Nasional Maritim (Y4) merupakan variabel terikat atau *dependent variable* yang tergantung dan dipengaruhi oleh variabel X1 Budaya Maritim dan juga dipengaruhi oleh variabel Y Kebijakan Pemerintah. Adapun variabel Ketahanan Nasional Maritim (Y4) mencakup analisa pada indikator refleksi variabel yaitu Integrasi Kehidupan Nasional, Ketangguhan dalam menghadapi ancaman dan Kemampuan Mengembangkan Kekuatan Nasional di bidang maritim. Adapun yang menjadi item indikator variabel adalah aspek Y4.1 Ketahanan Ideologi, Y4.2. Ketahanan Politik, Y4.3. Ekonomi, Y4.4. Ketahanan Sosial Budaya dan Y4.5. Ketahanan Pertahanan Keamanan (Aspek Panca Gatra).

Adapun seluruh variabel dan item indikator variabel dalam Kerangka Konseptual pengaruh aspek Budaya maritim dan Kebijakan pemerintah terhadap aspek Ketahanan Nasional bidang Maritim diperoleh berdasarkan pengembangan Deklarasi Juanda 1960, UNCLOS 1985, Konsep Wawasan Nusantara, aspek Tri Gatra dan Panca Gatra, Kebijakan Kelautan Indonesia sesuai Perpres no 16 Tahun 2017, Kebijakan Poros Maritim Dunia, serta pengembangan teori A.T. Mahan dan Julian S.Corbett.

12. Populasi, Sampel dan Pengumpulan Data

Populasi adalah keseluruhan elemen atau unsur yang akan diteliti sedangkan Sampel adalah sebagian dari Populasi. Sampel yang baik adalah sampel yang *representative* yaitu yang dapat mewakili sebanyak mungkin karakteristik populasi.

Sampel riset adalah bagian yang mewakili populasi untuk diteliti, menurut Hair et al (2010) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Karena metode dan analisis data menggunakan *Structural Equation Modelling* (SEM), maka ukuran sampel harus memenuhi ukuran sampel minimal untuk penerapan model SEM. Secara umum, menurut Ghazali (2010) ukuran sampel untuk model persamaan struktural paling sedikit 200 pengamatan. Sedangkan pendapat Hair et al (2010) yang menyarankan ukuran sampel minimal untuk analisis SEM adalah 100 sampai 200.

Riset ini mempunyai fokus tentang Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional, sehingga yang menjadi Populasi dan Sampel dalam pengambilan data kuisisioner adalah *stakeholder* di bidang kemaritiman tersebut yang meliputi tokoh masyarakat dan institusi pemerintahan yang berkompeten dalam kegiatan kemaritiman dalam konteks budaya maritim, kebijakan dan ketahanan nasional. Tokoh masyarakat dan *stakeholder* yang dijadikan sebagai populasi dan sampel dalam riset ini adalah: tokoh masyarakat di kabupaten Pasuruan, Probolinggo, Situbondo, Banyuwangi, Malang dan Surabaya. *Stakeholder* kemaritiman dan institusi pemerintahan, serta perusahaan daerah dan nasional bidang kemaritiman di beberapa kabupaten / kota, juga dosen akademisi dari perguruan tinggi. Selain Pemerintah Daerah, pengambilan data pada riset ini juga dilakukan pada Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Kementerian Pertahanan, sebagai upaya untuk mendapatkan data yang merepresentasikan triangulasi atau gabungan Kebijakan Pemerintah Daerah dan Pusat.

Data adalah bahan keterangan atau kumpulan tentang sesuatu obyek riset yang lebih menekankan pada aspek materi, segala sesuatu yang hanya berhubungan dengan keterangan tentang suatu fakta yang ditemui peneliti di daerah riset sehingga dapat ditarik sebuah kesimpulan. Metode pengumpulan data dengan melihat beberapa literatur, antara lain catatan, buku dan dokumen-dokumen pendukung seperti peta, grafik dll yang dihubungkan dengan data hasil observasi dan kuisisioner. Pengumpulan data pada kegiatan riset ini adalah untuk memperoleh data yang terdiri dari data primer dan sekunder yang didapat dengan melakukan wawancara langsung dengan instansi terkait dan juga dengan pengamatan di lapangan. Proses pengumpulan data utama dan data suplemen dalam riset ini dilakukan melalui kegiatan-kegiatan sebagai berikut :

- a. Dokumentasi. Pengumpulan data dengan teknik dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan dan mengidentifikasi data serta informasi yang ada pada sumber data, yang dianggap dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan riset.

- b. Angket dan Kuisisioner. Teknik pengumpulan data dengan angket dan kuisisioner dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden dalam kelompok unit analisis. Teknik angket ini terutama difokuskan untuk menjaring data tentang kondisi persepsi masyarakat dan institusi atau *stakeholder* terkait terhadap budaya kemaritiman.
- c. Observasi. Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan langsung terhadap obyek atau sampel riset. Kegiatan observasi pada riset ini dilakukan untuk menjaring data-data berupa kondisi budaya maritim.

13. Lokasi Riset

Adapun lokasi riset yang diambil dalam riset ini adalah beberapa Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Timur. Lokasi ini dipilih karena Provinsi Jawa Timur memiliki keanekaragaman sumber daya dan kultur maritim, serta masyarakat kemaritiman yang merepresentasikan kondisi kultur budaya maritim nasional Indonesia. Adapun peta lokasi riset di wilayah Jawa Timur dapat ditampilkan sesuai pada Gambar 3 berikut ini :



Gambar 3. Lokasi Riset : Beberapa Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Timur

Beberapa alasan atau hal yang mendasari mengapa riset buku ini dilakukan di beberapa Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Timur (Lamongan, Probolinggo, Banyuwangi dan Surabaya) adalah sebagai berikut :

- a. Menurut data BPS 2017, dari total 38 kabupaten di Jawa Timur terdapat 27 kabupaten (71%) yang mempunyai wilayah pembinaan laut / kemaritiman.
- b. Kultur budaya kemaritiman sangat kental dilihat dari kondisi masyarakat di beberapa kabupaten di Jawa Timur, seperti Lamongan, Probolinggo, Banyuwangi, dan Surabaya selaku Ibu kota provinsi.
- c. Potensi sumber daya kemaritiman, perikanan dan kelautan cukup banyak di daerah Jawa Timur. Menurut Data BPS 2017 sumber daya bidang kemaritiman di Jawa Timur memberikan devisa yang cukup besar di tingkat nasional untuk Provinsi Jawa Timur.
- d. *Stakeholder* kelautan, perusahaan dan BUMN kemaritiman banyak terdapat di Propinsi Jawa Timur, seperti PT. PAL, Pelindo III Surabaya, PT. Dok Perkapalan dan Terminal Petikemas.
- e. Dari aspek pertahanan dan keamanan, di Jawa Timur terdapat Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal) dan Komando Armada II di kota Surabaya.

14. Analisa Perbandingan Lokasi Riset dihadapkan pada Budaya Maritim dan Ketahanan Nasional

Dari hasil pengamatan dan tinjauan di lokasi riset, dapat ditunjukkan bahwa kebijakan pemerintah belum tentu bisa sejalan dengan keinginan masyarakat suatu daerah yang telah menjadi akar budaya, khususnya budaya maritim (seperti nelayan Brondong Lamongan dengan kasus Cantrang-nya). Namun di satu sisi kebijakan pemerintah juga diperlukan untuk meningkatkan dan mendukung aktivitas budaya maritim (seperti nelayan Surabaya yang sudah mulai luntur budaya maritimnya) Keberhasilan program dan kebijakan pemerintah sangat dipengaruhi oleh kondisi masyarakat dan akar budaya yang ada, dan ini menjadi bahasan utama dalam topik riset ini, yaitu bagaimana pengaruh budaya maritim daerah termasuk kebijakan pemerintah daerah setempat terhadap ketahanan nasional maritim. Sehingga beberapa lokasi riset yang sudah dipilih (*Lamongan, Probolinggo, Banyuwangi dan Surabaya*), secara observasi dan pengamatan serta secara olahan data statistik di

lapangan sudah sangat merepresentasikan dan mendeskripsikan pengaruh kondisi Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Maritim Nasional Indonesia.

Berikut ini adalah Tabel 2. Rekapitulasi Deskripsi lokus riset tentang pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional. Tabel 2. dapat digunakan untuk membandingkan antar daerah dari sisi bisnis dan budaya kemaritiman yang mendukung ketahanan nasional melalui kebijakan pemerintah.

Tabel 2. Deskripsi Lokasi Riset

No	Aspek Maritim	Lamongan	Probolinggo	Banyuwangi	Surabaya
1	Kondisi Masyarakat Maritim	Rukun Nelayan, Jenis alat tangkap Cantrang, tidak mendukung kebijakan pemerintah	Rukun Nelayan, Industri perikanan dan jasa maritim, mendukung kebijakan pemerintah	Rukun Nelayan, Industri perikanan, jasa maritim, serta transportasi laut, mendukung kebijakan pemerintah	Nelayan tradisional jarang dijumpai, mulai tergerus dengan budaya kota dalam konteks bisnis dan industri
2	Budaya dan Tradisi Maritim	Budaya maritim cukup kuat, Adat tradisional, Petik Laut, Pematangan Kepala Kerbau, Tutup layang, Sedekah bumi,	Budaya maritim kuat, Adat tradisional cukup kuat, Tradisi Larung saji, dan Tradisi kebaharian Tutup Layang serta Pariwisata laut	Budaya maritim kuat, Adat tradisional cukup kuat, Petik laut, Larung saji, dan Tari Gandrung, serta Pariwisata laut	Tradisi adat tradisional budaya maritim mulai meluntur

		Pariwisata laut			
3	Industri Perkapalan & Bisnis Maritim	Industri perkapalan tradisional nelayan, Kegiatan utama pada Perikanan tangkap, perikanan budidaya dan jasa pada pelabuhan perikanan	Industri perkapalan semi modern, Kegiatan utama pada perikanan tangkap, jasa pelabuhan perikanan dan Transportasi laut	Industri perkapalan semi modern, Kegiatan utama pada Industri perikanan, Transportasi laut dan Galangan Kapal	Industri Perkapalan Modern, Kegiatan utama pada bisnis dan jasa maritim, Transportasi Laut, Hankam Laut Koarmada TNI AL, Bea Cukai, dan Terminal Petikemas, serta Galangan kapal swasta dan BUMN pemerintah
4	Infrastruktur Maritim	Pelabuhan dan Dermaga Perikanan Lamongan Tradisional	Pelabuhan Perikanan Probolinggo dan Pelabuhan niaga Transportasi laut sudah modern	Pelabuhan Transportasi laut, ASDP, Pelabuhan Perikanan, Dermaga Injasmar	Pelabuhan internasional transportasi laut, Industri jasa maritim, Dermaga galangan kapal, Jembatan Suramadu, Koarmada II
5	Kondisi Pendidikan & Teknologi Maritim	Sangat minim, dan tradisional namun	Cukup bagus dan modern, namun teknologi	Teknologi Modern didukung dengan industri	Teknologi modern dan lengkap, didukung dengan

		berkembang pesat	tradisional tetap ada	galangan kapal yang cukup	institusi pendidikan dan stakeholder bisnis maritim yang kuat
6	Kebijakan Pemerintah	Mendukung masy. budaya maritim daerah dalam meningkatkan Ketahanan Nasional, namun ada beberapa kebijakan tidak didukung seperti penggunaan Cantrang	Mendukung kegiatan budaya maritim daerah dalam rangka meningkatkan PAD dan ketahanan nasional	Sangat Mendukung kegiatan budaya maritim daerah dalam rangka meningkatkan PAD dan ketahanan nasional	Kurang begitu memperhatikan masyarakat nelayan tradisional, berfokus pada bisnis industri jasa maritim skala nasional dan internasional

Dari Tabel 2, deskripsi lokasi riset, dapat ditunjukkan bahwa aktivitas budaya maritim telah ada dan berkembang sangat pesat di seluruh daerah hingga mempengaruhi sektor-sektor lainnya, seperti sektor politik, ekonomi industri maritim, sosial budaya bahkan sektor pertahanan keamanan, namun demikian kebijakan pemerintah belum tentu sejalan dengan akar budaya maritim daerah setempat. Keberhasilan program dan kebijakan pemerintah pada sektor-sektor tersebut sangat dipengaruhi oleh kondisi masyarakat dan akar budaya maritim yang telah ada dan mengakar dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, sehingga beberapa lokasi riset yang sudah dipilih meliputi : Lamongan, Probolinggo, Banyuwangi dan Surabaya, secara data, observasi dan pengamatan di lapangan telah merepresentasikan dan mendeskripsikan pengaruh kondisi Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Maritim Nasional Indonesia.

15. Metode *Structural Equation Modeling* (SEM)

Metode yang digunakan pada riset ini adalah *Structural Equation Modeling* (SEM). SEM merupakan salah satu model dalam statistika yang dikembangkan untuk memeriksa sekumpulan hubungan antara satu atau lebih *construct independence* dan *construct dependence* baik variabel yang bersifat kontinyu maupun diskrit". SEM merupakan suatu teknik statistik untuk mempelajari hubungan sebab akibat antar variabel laten (*unobservable variables*) yang saat ini banyak digunakan pada berbagai bidang. Variabel laten adalah suatu variabel yang dibentuk atau dijelaskan oleh indikator (*observable variable*). Nama lain dari variabel laten adalah faktor atau *construct variable*. Sedangkan nama lain dari *observable variable* adalah *measurement variable, indicator variable, atau manifest variable*.

Pada prinsipnya metode SEM adalah merupakan gabungan dari regresi, analisis faktor dan analisis jalur. Pada riset ini metode yang digunakan adalah *second order Structural Equation Modeling* (SEM), yaitu suatu metode analisis pemodelan SEM dimana konstruk/variabel laten yang digunakan diukur menggunakan variabel laten lain. Perbedaan dengan *first order Structural Equation Modeling* (SEM) ada pada variabel yang digunakan sebagai pengukurannya. Pada *first order* variabel laten diukur dengan indikator, sedang pada *second order* variabel laten diukur menggunakan variabel laten yang lain, dan baru variabel laten kedua tersebut yang diukur menggunakan indikator. Ada beberapa istilah yang mempunyai arti yang sama dengan SEM. Dalam teknik SEM dikenal beberapa istilah untuk variabel random yang digunakan dalam SEM yaitu:

- a. Variabel laten, yaitu merupakan konsep yang tidak dapat diukur secara langsung melainkan harus diukur oleh variabel-variabel teramati yang secara teoritis membentuk variabel laten tersebut. Variabel laten sering disebut dengan berbagai istilah seperti variabel tak teramati, faktor atau konstruk. Konstruk/variabel laten pada riset ini terdiri dari dua jenis yaitu konstruk *first order* dan konstruk *second order*. Konstruk *first order* adalah konstruk Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah, dan Ketahanan Maritim.

Sedangkan konstruk *second order* dalam riset ini adalah konstruk Hankam, Ekonomi, Teknologi, Sosial Budaya. Didasarkan pada peranannya dalam model, konstruk/variabel-variabel laten yang digunakan dalam SEM dibedakan menjadi konstruk eksogen dan konstruk endogen. Konstruk eksogen adalah variabel laten yang tidak dipengaruhi oleh variabel lain (*antecedent*) dalam model riset ini yang termasuk konstruk *exogen* adalah konstruk Budaya Maritim. Sedangkan konstruk *endogen* dalam model riset ini adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel lainnya di dalam model. Yang termasuk konstruk *endogen* dalam riset ini adalah konstruk Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional bidang Maritim. Berbeda dengan model linier, model SEM memungkinkan terjadinya korelasi antar konstruk eksogen.

- b. Variabel teramati (*variable manifest/indicator*), yaitu suatu variabel yang dapat diukur secara langsung. Variabel teramati yang membentuk konstruk/variabel laten dinamakan dengan indikator atau variabel *manifest*.
- c. Variabel *error* adalah suatu variabel yang merepresentasikan variabilitas dari konstruk/variabel laten yang tidak dapat dijelaskan oleh indikator yang membentuknya.

Hair et al (2010) mengajukan tahapan pemodelan persamaan struktural menjadi 7 (Tujuh) langkah, sebagai berikut:

- a. Pengembangan model riset berbasis teori.
- b. Pengembangan analisa diagram jalur (*path diagram analysis*) untuk menunjukkan hubungan kausalitas.
- c. Konversi diagram jalur (*path diagram*) menjadi model persamaan struktural.
- d. Pemilihan matriks input dan teknik estimasinya untuk model yang diusulkan.
- e. Menilai identifikasi model struktural yang digunakan.
- f. Evaluasi estimasi kebaikan model dengan kriteria *goodnessoffit*.
- g. Interpretasi dan modifikasi model riset.

Pada prinsipnya, ketujuh langkah tersebut merupakan langkah sistematis yang digunakan untuk menguji kecocokan antara model acuan yang disusun berdasarkan diagram kerangka pemikiran pada

suatu riset sesuai dengan teori dengan model prediksi yang dihitung menggunakan data sampel. Indeks kebaikan/kecocokan model (*goodness of fit index*) menjadi acuan untuk mengukur seberapa besar tingkat kecocokan antara kedua model tersebut. Ketujuh langkah di atas secara teknis aplikasinya akan berbeda-beda satu sama lainnya bergantung dari perangkat lunak (*software*) yang digunakan. Dalam riset ini perangkat lunak (*software*) yang digunakan untuk analisa data adalah SPSS 23 dan AMOS 23.0. SPSS digunakan untuk analisa data instrumen riset dan untuk tahap persiapan data sebagai bahan input data untuk program AMOS 23.0.

16. Proses Pengolahan dan Analisa Data

a. Tahap persiapan data dengan bantuan *Software* SPSS 23

Tahap ini merupakan penjabaran dari tahap pengumpulan data yang didapat dari kuesioner ke dalam data *softcopy* dalam format file SPSS (*.sav). Dalam rangka menghindari heterogenitas variansi maka data yang terkumpul terlebih dahulu di *standarize* (dilakukan transformasi ke dalam nilai-nilai *z-score*) yang dihitung dengan cara mengurangkan nilai data dengan nilai rata-ratanya, kemudian dibagi dengan standar deviasinya. Rumus untuk menghitung *z-score* adalah :

$$z - score = \frac{X - \mu}{\sigma}$$

Dengan

μ = rata-rata skor

σ = standar deviasi

Hasil transformasi/*standarize* ini akan menjadikan data mempunyai distribusi yang mendekati normal apabila ukuran sampel yang digunakan cukup besar sehingga nilai rata-rata dan standar deviasi sampelnya akan dapat mendekati nilai rata-rata dan standar deviasi populasi dari objek riset.

Setelah dilakukan transformasi/*standarize* dengan menggunakan *z-score*, selanjutnya dilakukan pengecekan terhadap normalitas data, yaitu dapat dilakukan dengan cara yang paling sederhana dengan menggunakan diagram *QQ-Plot* yaitu plot persentil dari distribusi normal standar terhadap

persentil sesuai data yang diamati. Jika dari pengamatan terlihat data mengikuti sekitar distribusi normal, yaitu apabila nilai data observasi berada di sekitar garis diagonal (*expected normal score*) maka data dapat dianggap mendekati distribusi normal. Asumsi distribusi normalitas data ini penting mengingat dalam riset ini akan digunakan metode statistik parametrik dengan menggunakan penaksiran *Maximum Likelihood (ML)*, dimana data yang digunakan harus memenuhi asumsi normalitas.

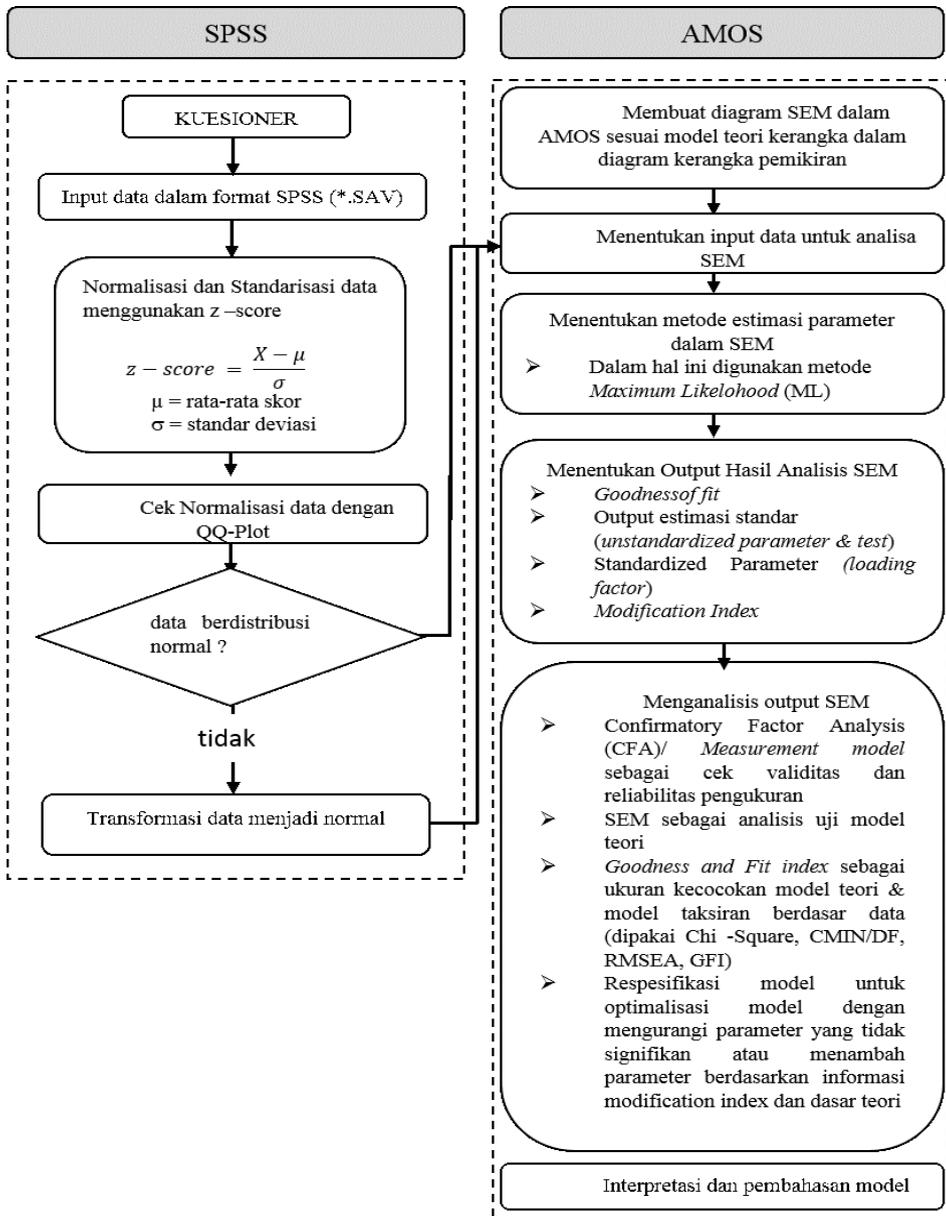
b. Tahap analisis SEM (*Structural Equation Modeling*) dengan bantuan software AMOS 2.3

Tahap ini adalah tahap inti dalam analisis pemodelan SEM yang dimulai dengan menterjemahkan model konseptual, yaitu diagram kerangka pemikiran ke dalam diagram model SEM yang meliputi model persamaan structural dan model pengukurannya. Terdapat beberapa kaidah dalam menggambarkan diagram model SEM dalam AMOS 23.0. antara lain :

- 1) Setiap variabel manifest/indikator/observed variable digambarkan dengan lambang kotak persegi panjang.
- 2) Setiap konstruk/variabel laten digambarkan dalam bentuk bulatan/elips.
- 3) Panah satu arah melambangkan kausal model/model regresi dengan arah pangkal panah dari variabel exogen dan ujung panah ke variabel endogen.
- 4) Panah dua arah menunjukkan hubungan korelasi antara dua variabel.
- 5) Setiap variabel manifest yang dijadikan sebagai indikator suatu konstruk memiliki variable error yang biasa dilambangkan dengan huruf d untuk konstruk eksogen dan huruf e untuk konstruk endogen.
- 6) Setiap konstruk endogen memiliki parameter error yang biasa dilambangkan dengan z.

Langkah-langkah dalam analisis model riset SEM tersebut dapat digambarkan dalam diagram pada Gambar 4. sebagai berikut:

Gambar 4. Langkah Analisis Data pada *Structural Equation Model* (SEM)





BAB 4

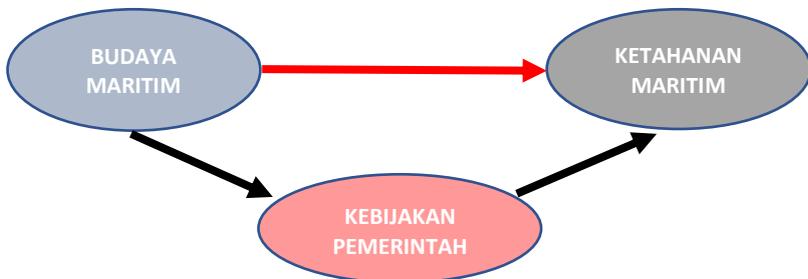
PEMODELAN

17. Model Konseptual

Model pada riset ini mengacu kepada konsep pemikiran secara teoritis yang disusun berdasarkan pada kaidah model *Structural Equation Model (SEM)* yang digunakan sebagai alat analisis statistik. SEM merupakan teknik analisis statistik yang digunakan untuk mempelajari hubungan kasualitas antar variabel laten (*unobservable variables*). Objek riset yang dianalisis adalah model Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim, dengan variabel Kebijakan Pemerintah sebagai variabel mediasi, lokus riset beberapa kota pelabuhan yang berada di Jawa Timur.

Variabel ketahanan nasional bidang maritim merupakan variabel terikat yang dipengaruhi oleh variabel budaya maritim dan kebijakan pemerintah bidang maritim. Variabel ketahanan nasional bidang maritim juga disebut sebagai variabel endogen. Menurut Ferdinand (2002) variabel endogen merupakan variabel yang diprediksi oleh satu atau beberapa variabel lain (variabel exogen). Variabel endogen dalam model juga dapat berperan sebagai variabel yang dapat memprediksi satu atau beberapa variabel endogen lainnya.

Model konseptual riset dapat dilihat pada Gambar 5 berikut:



Gambar 5. Model Konseptual Pengaruh Budaya Maritim Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

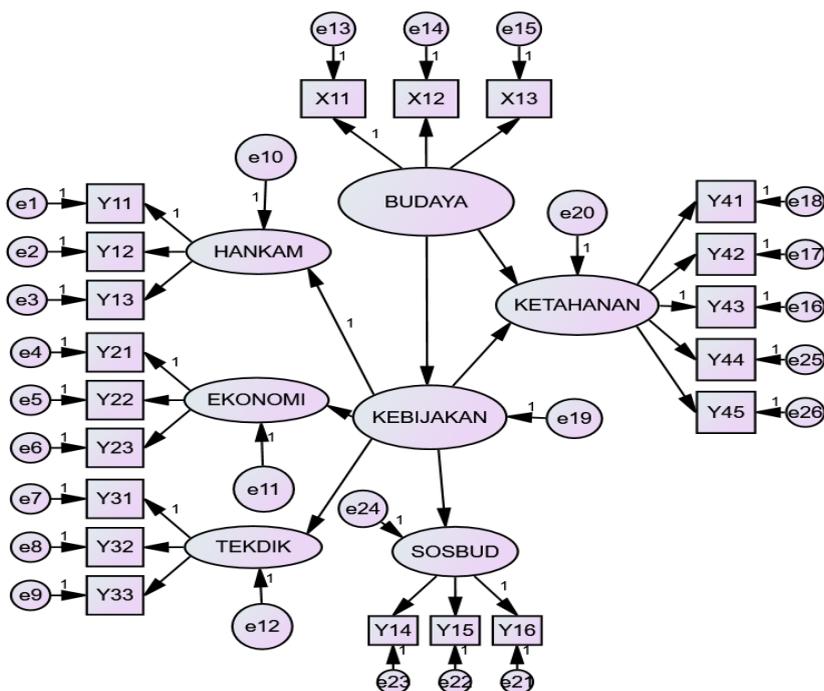
18. Pengembangan Model

Model riset Pengaruh Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim Indonesia mengacu pada konsep *Structural Equation Model* (SEM) yang merupakan salah satu metode pengujian statistik parametrik, dimana diperlukan data yang akan digunakan sebagai masukan (*inputing*) model harus memenuhi kriteria-kriteria yang dipersyaratkan untuk dapat menggunakan metode statistik parametrik. Pada model SEM pengujian dilakukan terhadap setiap variabel laten yang membentuk model. Setelah semua variabel laten yang membentuk model dilakukan pengujian dan dinyatakan baik (*fit*), maka baru dapat dilakukan penggabungan variabel-variabel laten tersebut ke dalam model secara simultan.

Sebelum model dilakukan pengujian secara simultan (terintegrasi), maka harus dilakukan pengujian secara individu terhadap tiap variabel laten yang membentuk model riset lengkap menggunakan *Confirmatory Factor Analysis* (CFA). Tujuan dari pengujian variabel laten secara individual menggunakan CFA adalah untuk mengetahui/mengkonfirmasi kemampuan indikator dalam tiap variabel laten dalam mengukur variabel latennya dan menguji validitas dari variabel laten tersebut sehingga didapatkan faktor yang benar-benar sesuai dengan apa yang ingin dijelaskan. Uji statistik hasil pengolahan menggunakan SEM dilakukan dengan melihat nilai uji kesesuaian model (*goodness of fit*) dan tingkat signifikansi dari hubungan antar variabel laten yang ditunjukkan oleh nilai *p-value* dari masing-masing hubungan antar variabel.

Melalui *output* hasil pengolahan data, suatu indikator dikatakan signifikan terhadap variabel latennya karena nilai *p-value* yang lebih kecil dibandingkan nilai taraf nyata (signifikan) yang ditunjukkan oleh nilai α yang digunakan yaitu sebesar 0,05. Hal ini mempunyai arti bahwa terdapat hubungan kausalitas antara variabel laten dengan indikator yang digunakan untuk mengukurnya.

Model riset lengkap tentang Pengaruh Budaya Maritim Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim Indonesia adalah sebagai berikut:



Gambar 6. Model Riset Lengkap

SEM merupakan salah satu metode pengujian statistik parametrik, dimana diperlukan asumsi data yang akan digunakan sebagai masukan (*inputing*) model harus memenuhi kriteria-kriteria yang dipersyaratkan untuk dapat menggunakan metode statistik parametrik. Estimasi parameter yang digunakan dalam analisis SEM pada riset ini didasarkan pada metode *Maximum Likelihood (ML)*. Estimasi dengan metode ML menurut Ghozali (2013) memerlukan asumsi-asumsi yang harus dipenuhi yaitu:

- a. Ukuran sampel besar,
- b. Distribusi dari *observed variable* normal secara multivariat,
- c. Skala pengukuran variabel kontinu (interval), dan
- d. Model yang dihipotesiskan harus valid.

Pada model SEM pengujian dilakukan terhadap setiap variabel laten yang digunakan untuk membangun model. Setelah semua variabel laten yang membentuk model dilakukan pengujian dan dinyatakan baik (*fit*), maka pengujian secara simultan baru dapat

dilakukan dengan cara menggabungkan variabel-variabel laten yang membentuk model tersebut ke dalam model secara simultan. Sebelum dilakukan pengujian model riset secara simultan (serentak), maka terlebih dahulu harus dilakukan pengujian secara parsial/individu terhadap tiap variabel laten yang membentuk model riset menggunakan *Confirmatory Factor Analysis (CFA)*. Tujuan dari pengujian variabel laten secara parsial/individual menggunakan Analisa Faktor Konfirmatori adalah untuk mengkonfirmasi apakah indikator yang digunakan benar-benar mampu mengukur variabel laten dan juga untuk menguji validitas variabel laten tersebut sehingga didapatkan faktor yang memang benar-benar sesuai dengan apa yang diinginkan untuk dijelaskan. Uji statistik dari hasil pengolahan dengan analisis SEM dilakukan dengan cara melihat nilai uji kesesuaian model (*fitting model*) yang berupa nilai *goodness of fit* dan tingkat signifikansi dari hubungan antar variabel yang ditunjukkan oleh nilai *p-value* dari masing-masing hubungan antar variabel.

Melalui *output* hasil pengolahan data, variabel indikator dikatakan sebagai pengukur yang signifikan dari variabel latennya karena nilai *p-value* lebih kecil jika dibandingkan dengan nilai taraf nyata atau α yang digunakan pada analisis yaitu sebesar 0,05. Hal ini dapat diartikan bahwa terdapat hubungan kausalitas antara variabel laten dengan variabel indikator yang digunakan untuk mengukurnya.

19. Pengujian Model

a. Jumlah Sampel

Ukuran sampel mempunyai peranan yang sangat penting dalam interpretasi hasil analisis SEM, karena ukuran sampel yang memberikan dasar dalam melakukan estimasi *sampling error*. Dengan menggunakan model estimasi *Maximum Likelihood (ML)* maka ukuran sampel minimum yang diperlukan adalah 100. Ketika ukuran sampel dinaikkan sampai melebihi 100, metode ML meningkat sensitivitasnya dalam hal mendeteksi perbedaan antar data. Ketika ukuran sampel besar (di atas 400 sampai 500), maka metode ML akan menjadi sangat sensitif dan akan selalu

menghasilkan perbedaan yang signifikan, sehingga ukuran *Goodness-of-fit* menjadi tidak baik. Hair *et al* (2006) memberi rekomendasi bahwa jika menggunakan teknik analisis SEM dengan metode ML, maka ukuran sampel yang ideal adalah antara 100 sampai 200. Senada dengan Hair, Ferdinand (2005) juga merekomendasikan bahwa ukuran sampel yang harus digunakan dalam analisis SEM menggunakan metode ML adalah 5 sampai 10 kali dari parameter yang akan diestimasi, dan paling sedikit 100 observasi. Pada riset ini jumlah sampel yang digunakan adalah 198 sehingga sudah memenuhi syarat untuk menggunakan metode ML.

b. Distribusi Dari Observed Variabel Normal Secara Multivariat

Evaluasi terhadap normalitas data dilakukan dengan cara menghitung nilai kriteria *critical ratio skewness* yaitu sebesar ± 2.58 untuk uji hipotesis dengan tingkat signifikansi 0.01. Data dapat disimpulkan berdistribusi normal jika *critical ratio skewness value* mempunyai di bawah 2.58. Hasil output dari AMOS pada normalitas data riset ini tercantum pada Tabel 3.

Tabel 3. *Assessment of Normality (Group Number 1)*

Variable	min	Max	Skew	c.r.	kurtosis	c.r.
Y45	1.000	5.000	-.616	-2.541	.720	2.068
Y44	1.000	5.000	-.531	-2.051	.551	1.581
Y14	2.000	5.000	-.231	-1.326	.120	.344
Y15	2.667	5.000	-.501	-2.880	-.137	-.394
Y16	1.000	5.000	-.607	-2.487	1.147	2.295
Y41	1.000	5.000	-.576	-2.311	.783	2.248
Y42	1.750	5.000	-.612	-2.517	.142	.409
Y43	1.250	5.000	-.209	-1.202	.158	.452
X13	1.000	5.000	-.360	-2.068	1.191	2.421
X12	1.000	5.000	-.484	-2.782	.606	1.741
X11	1.000	5.000	-.533	-2.061	.980	2.815
Y33	1.333	5.000	-.347	-1.996	.122	.351

Variable	min	Max	Skew	c.r.	kurtosis	c.r.
Y32	1.333	5.000	-.221	-1.272	.349	1.002
Y31	1.667	5.000	-.167	-.960	-.271	-.778
Y23	1.000	5.000	-.217	-1.247	.437	1.256
Y22	1.000	5.000	-.011	-.062	-.100	-.287
Y21	1.000	5.000	-.539	-2.095	.273	.784
Y13	1.000	5.000	-.461	-2.649	.330	.949
Y12	1.000	5.000	-.679	-2.898	.687	1.973
Y11	1.333	5.000	-.236	-1.356	-.105	-.303
Multivariate					29.308	2.481

(Sumber: Hasil pengolahan)

Dari Tabel 3 di atas, dapat dilihat bahwa asumsi terhadap normalitas data dapat dipenuhi. Hal ini ditunjukkan oleh nilai *critical ratio skewness value (c.r.)* pada *output* pengolahan data terhadap model lengkap tidak ada yang melebihi 2.58 atau lebih kecil dari -2.58. Uji terhadap normalitas multivariat memberikan nilai cr sebesar 2.481 yang masih di bawah 2.58. Maka dapat disimpulkan bahwa secara *multivariate*, data berdistribusi normal.

c. Skala Pengukuran Variabel

Skala pengukuran variabel yang digunakan dalam riset ini adalah skala Likert. Setiap indikator menggunakan paling sedikit 3 item pertanyaan. Menurut Edward dan Kennedy (1946) dalam Ghozali (2013), skor yang dihasilkan dalam skala Likert akan berkorelasi 92% jika pertanyaan pada instrumen pengumpulan data diukur menggunakan skala Trurstone yang mempunyai skala interval. Pada riset ini, skala likert yang digunakan adalah dengan nilai antara 1 sampai dengan 5, dan dapat dianggap sebagai kontinyu atau interval.

d. Validasi Variabel Dalam Model

Suatu model riset dapat dikatakan baik apabila variabel yang digunakan untuk membentuk model mempunyai validitas dan reliabilitas yang baik. Sehingga, sebelum dilakukan pengujian terhadap model secara lengkap harus dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas terlebih dahulu terhadap variabel yang membentuk model. Uji validitas terhadap variabel dan model dilakukan dengan menggunakan analisis *Confirmatory Factor Analysis (CFA)*. Variabel atau model dikatakan valid jika semua nilai kebaikan model (*goodness of fit*) nya memenuhi kriteria yang dipersyaratkan. Selain itu *Reliability* juga merupakan salah satu indikator validitas convergen, selanjutnya pada riset ini *Reliability* diukur menggunakan nilai *Construct Reliability (CR)*.

20. Validitas dan Reliabilitas Variabel Budaya Maritim

Dalam pendekatan ini, setiap komponen budaya dianggap mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap perubahan lingkungan. Budaya tidak terbentuk secara instan, akan tetapi memerlukan proses yang sangat panjang sehingga akan mengalami kristalisasi dan mempengaruhi tiap sendi kehidupan masyarakat. Budaya akan dapat menunjukkan karakter suatu masyarakat, yang juga ditunjukkan melalui aktivitas perekonomian maupun tradisi yang dilaksanakannya. Secara teoritis, suatu budaya yang telah menjadi nafas dan norma hidup suatu masyarakat akan mempengaruhi terhadap cara pandang suatu masyarakat dalam menyikapi perubahan lingkungan strategis. Namun demikian, budaya dapat dilakukan pelemahan ataupun penguatan dan juga dapat dilakukan pembelokan dengan upaya-upaya tertentu yang dilakukan dalam jangka panjang. Pendekatan budaya dalam sistem pertahanan suatu negara mempertimbangkan aspek karakter masyarakat, aktivitas perekonomian dan aktivitas budaya serta tradisi kebaharian.

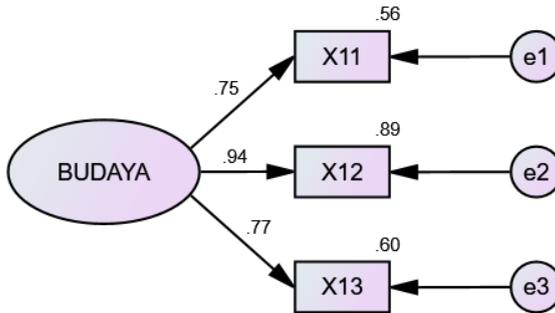
Variabel Budaya (X_1) mengukur seberapa besar pengaruh aktivitas Budaya Maritim terhadap Pertahanan Negara bidang maritim. Variabel Budaya diukur menggunakan indikator:

X₁₁ = Karakter Masyarakat

X₁₂ = Aktivitas Perekonomian Masyarakat

X₁₃ = Aktivitas Budaya dan Tradisi Kebaharian

Model *Confirmatory Factor Analysis* dan hasil pengolahan data dari variabel laten Budaya adalah sebagai berikut:



Gambar 7. Model Variabel Laten Budaya Maritim

Tabel 4. Nilai Keباikan Model Variabel Budaya Maritim

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Keباikan	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
CHI-SQUARE	Kecil	0.370	Fit
RMSEA	≤ 0.080	0.006	Fit
GFI	≥ 0.900	1.000	Fit
CFI	≥ 0.900	1.000	Fit
CMIN/DF	≤ 2.000	1.692	Fit

$$\text{Construct Reliability} = \frac{(\sum \text{standardize loading})^2}{(\sum \text{standardize loading})^2 + \sum \epsilon_j}$$

$$\text{Construct Reliability} = \frac{(\sum 2.467)^2}{(\sum 2.467)^2 + 0.950} = 0.865$$

21. Validitas dan Reliabilitas Variabel Kebijakan Pemerintah

Variabel laten Kebijakan pemerintah diukur menggunakan indikator-indikator sebagai berikut:

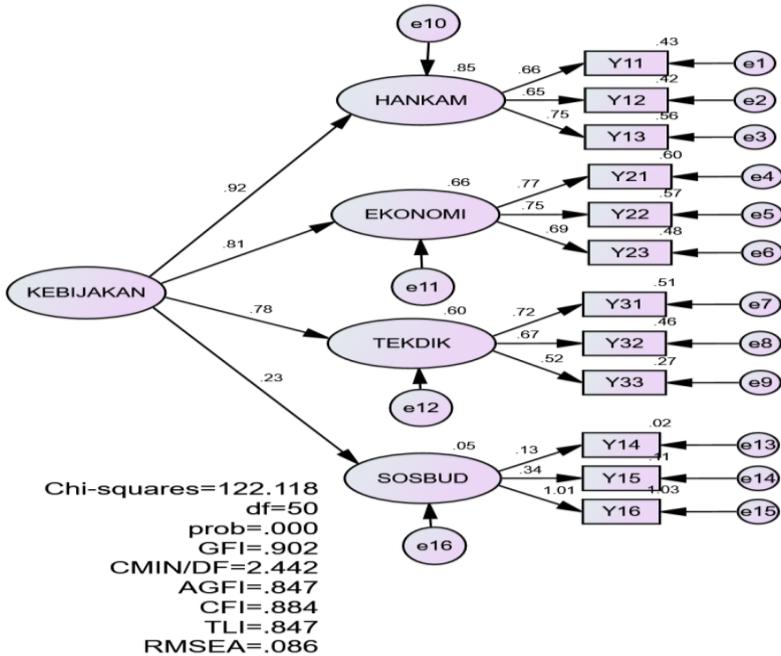
Y_{11} = Kebijakan Pemerintah Bidang Pertahanan dan Keamanan

Y_{21} = Kebijakan Pemerintah Bidang Ekonomi

Y_{31} = Kebijakan Pemerintah Bidang Teknologi dan Pendidikan

Y_{14} = Kebijakan Pemerintah Bidang Sosial Budaya

Model *Confirmatory Factor Analysis (CFA)* dan hasil pengolahan data variabel laten Kebijakan Pemerintah adalah sebagai berikut:



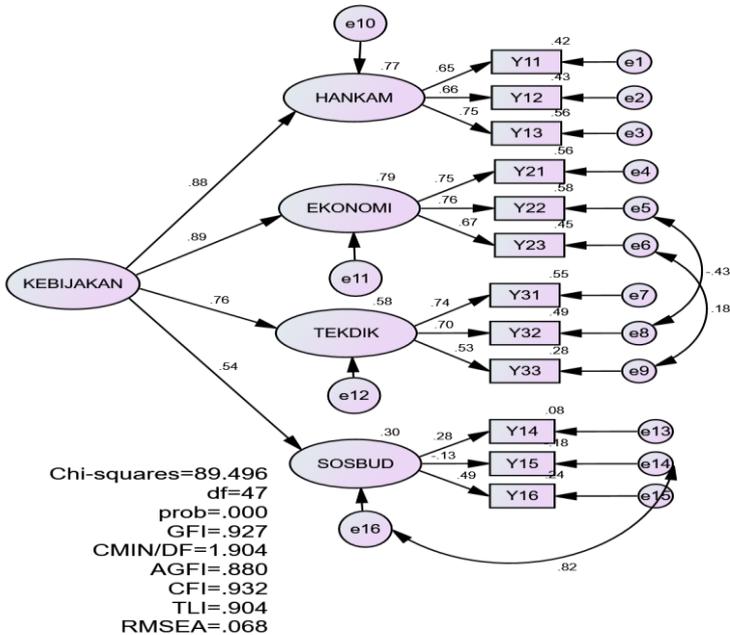
Gambar 8. Model Variabel Laten Kebijakan Pemerintah

Ringkasan fitting model hasil uji *Confirmatory Factor Analysis* terhadap variabel laten Kebijakan pemerintah dapat disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 5. Nilai Keباikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Keباikan	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
CHI-SQUARE	Kecil	122.12	Tidak Fit
RMSEA	≤ 0.080	0.086	Tidak Fit
GFI	≥ 0.900	0.902	Fit
CFI	≥ 0.900	0.884	Marginal Fit
CMIN/DF	≤ 2.000	2.442	Tidak Fit

Karena nilai *fitting model* belum dipenuhi, maka dilakukan perbaikan terhadap model melalui bantuan *modification indices*. Hasil pengolahan data setelah dilakukan perbaikan sebagai berikut:



Gambar 9. Model Variabel Laten Kebijakan Pemerintah Setelah Perbaikan

Ringkasan fitting model hasil uji *Confirmatory Factor Analysis* terhadap variabel laten Kebijakan pemerintah dapat disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 6. Nilai Keباikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah Setelah Perbaikan

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Keباikan	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
CHI-SQUARE	Kecil	89.50	Fit
RMSEA	≤ 0.080	0.068	Fit
GFI	≥ 0.900	0.927	Fit
CFI	≥ 0.900	0.932	Fit
CMIN/DF	≤ 2.000	1.904	Fit

Pada Tabel 6 terlihat bahwa model sudah fit yang ditandai dengan dipenuhinya semua indikator *fitting model*, sehingga dapat disimpulkan bahwa indikator Y11 sampai Y16 terbukti merupakan indikator yang valid yang dapat layak digunakan untuk mengukur variabel Kebijakan Pemerintah. Dari hasil pengujian terhadap data riset menggunakan *CFA* di atas terlihat bahwa variabel laten ekonomi pada *second order* mempunyai *loading factor* paling besar yaitu 0.888, namun demikian dari keempat variabel laten mempunyai *loading factor* yang tidak jauh berbeda. Hal ini menunjukkan bahwa dalam meningkatkan ketahanan nasional bidang maritim, pemerintah harus memberikan perhatian yang lebih terhadap kebijakan-kebijakan yang terkait dengan aspek ekonomi, pertahanan dan keamanan, teknologi dan pendidikan, serta kebijakan aspek sosial budaya. Rendahnya ketahanan maritim Indonesia di bidang pertahanan dan keamanan selama ini dapat terlihat dari komposisi anggaran pertahanan dan keamanan untuk matra laut masih sangat kecil. Jumlah personel TNI AL juga masih belum memadai jika dibandingkan dengan luas wilayah yang harus diamankan dan dipertahankan. Indikator lainnya mempunyai nilai yang tidak jauh berbeda. Kebijakan di bidang ekonomi terutama terkait dengan ekonomi kemaritiman harus berpihak pada bidang usaha yang mempunyai *value* dan *impact* paling besar dalam peningkatan ekonomi kemaritiman. Salah satu faktor yang berpengaruh besar dalam kegiatan ekonomi maritim adalah biaya logistik Indonesia yang masih sangat besar. Biaya logistik sangat

berpengaruh terhadap keberlangsungan kegiatan ekonomi kemaritiman.

Hal ini menunjukkan bahwa ketiga indikator kebijakan yaitu kebijakan bidang pertahanan dan keamanan, kebijakan bidang ekonomi maritim dan kebijakan bidang pendidikan dan teknologi merupakan indikator yang signifikan yang harus menjadi perhatian untuk aspek kebijakan pemerintah dalam meningkatkan ketahanan nasional aspek maritim.

Selanjutnya diukur reliabilitas variabel, menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$\text{Cunstruct Reliability} = \frac{(\sum \text{standardize loading})^2}{(\sum \text{standardize loading})^2 + \sum \epsilon_j}$$

$$\text{Cunstruct Reliability} = \frac{(\sum 9.910)^2}{(\sum 9.910)^2 + 8.912} = 0.917$$

22. Validitas dan Reliabilitas Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Variabel kebijakan ketahanan nasional bidang maritim diukur menggunakan indikator-indikator sebagai berikut:

Y₄₁ = Aspek Ideologi

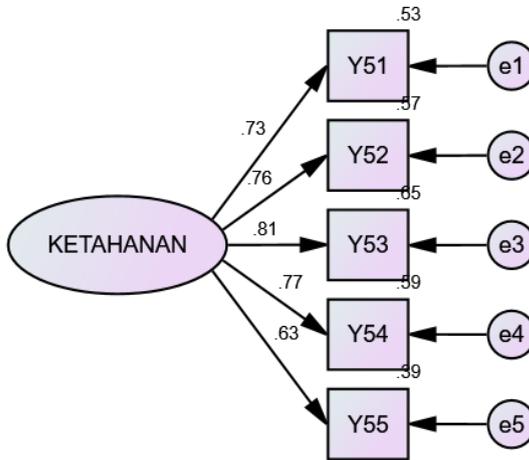
Y₄₂ = Aspek Politik

Y₄₃ = Ekonomi

Y₄₄ = Sosial Budaya

Y₄₅ = Pertahanan dan Keamanan

Model *Confirmatory Factor Analysis* dan hasil pengolahan data terhadap Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim adalah sebagai berikut:



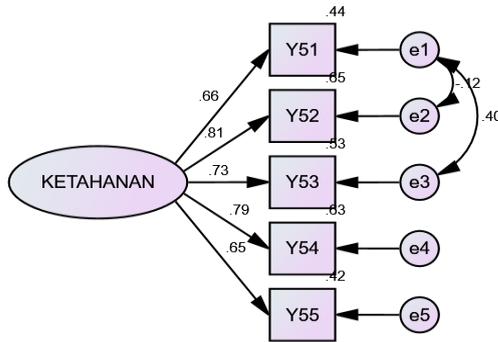
Gambar 10. Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Ringkasan *fitting model* hasil uji *Confirmatory Factor Analysis* terhadap variabel laten Kebijakan pemerintah.

Tabel 7. Nilai Keباikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Keباikan	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
CHI-SQUARE	Kecil	32.659	Tidak Fit
RMSEA	≤ 0.080	0.168	Tidak Fit
GFI	≥ 0.900	0.936	Fit
CFI	≥ 0.900	0.935	Fit
CMIN/DF	≤ 2.000	6.532	Tidak Fit

Karena masih ada beberapa ukuran *fitting model* yang belum dipenuhi, maka dilakukan perbaikan terhadap model. Hasil pengolahan data setelah dilakukan perbaikan model sebagai berikut:



Gambar 11. Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim setelah perbaikan.

Ringkasan fitting model hasil uji *Confirmatory Factor Analysis* terhadap variabel laten Kebijakan pemerintah.

Tabel 8. Nilai Kebaikan Model Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Kebaikan	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
CHI-SQUARE	kecil	5.887	Fit
RMSEA	≤ 0.080	0.070	Fit
GFI	≥ 0.900	0.988	Fit
CFI	≥ 0.900	0.993	Fit
CMIN/DF	≤ 2.000	1.962	Fit

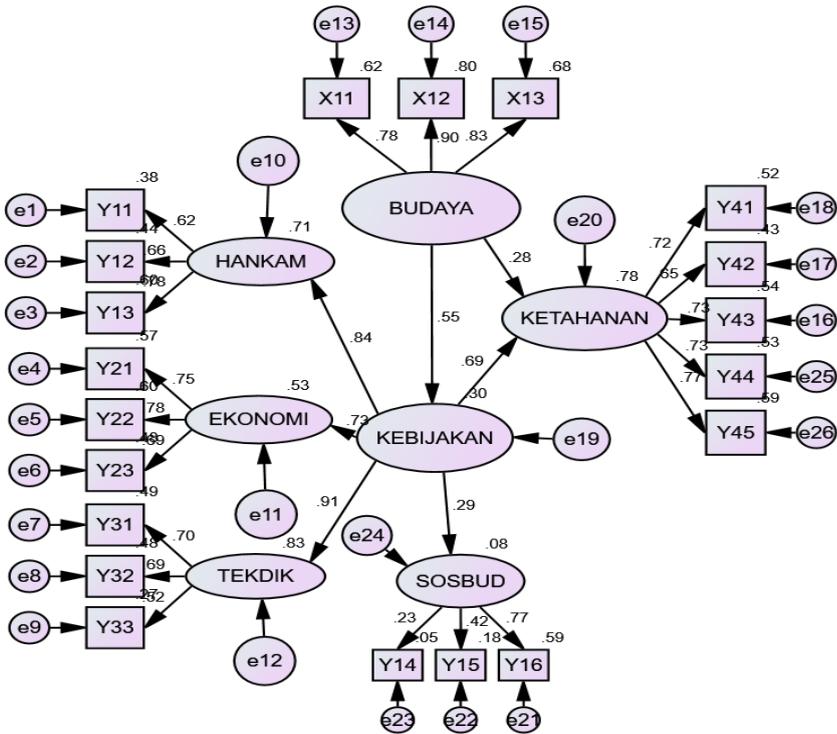
$$Construct\ Reliability = \frac{(\sum\ standardize\ loading)^2}{(\sum\ standardize\ loading)^2 + \sum\ \epsilon_j}$$

$$Construct\ Reliability = \frac{(\sum\ 3.64)^2}{(\sum\ 3.64)^2 + 2.329} = 0.850$$

23. Evaluasi Kesesuaian terhadap Model Lengkap

Model yang diusulkan dalam riset ini kemudian diterjemahkan ke dalam model SEM menjadi model bagian pertama dalam riset ini. Berdasarkan data yang diperoleh dari wawancara pendahuluan dan

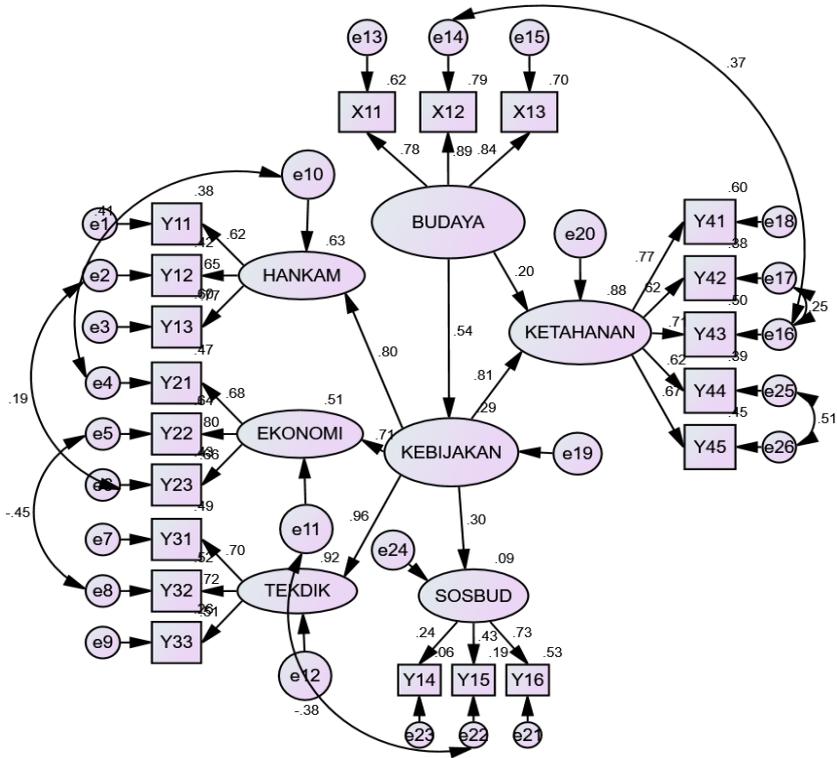
pengisian kuisisioner yang kemudian diolah dengan menggunakan *software* Amos 23.0 diperoleh path diagram sebagaimana



Gambar 12. Output *Path Diagram* Model Riset

Tabel 9. Nilai Keباikan Model Lengkap

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Keباikan	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
CHI-SQUARE	Kecil	461.52	Tidak Fit
RMSEA	≤ 0.080	0.96	Tidak Fit
GFI	≥ 0.900	0.817	Marginal Fit
CFI	≥ 0.900	0.824	Marginal Fit
CMIN/DF	≤ 2.000	2.831	Tidak Fit



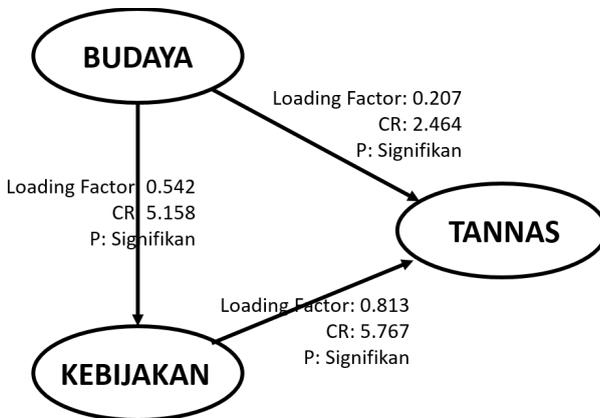
Gambar 13. Output Path Diagram Model Riset setelah perbaikan

Tabel 10. Nilai Kebaikan Model Lengkap Setelah Perbaikan

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Kebajikan	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
CHI-SQUARE	Kecil	148.00	Fit
RMSEA	≤ 0.080	0.023	Fit
GFI	≥ 0.900	0.933	Fit
CFI	≥ 0.900	0.992	Fit
CMIN/DF	≤ 2.000	1.104	Fit

$$Construct\ Reliability = \frac{(\sum 17.742)^2}{(\sum 17.742)^2 + 14.439} = 0.956$$

Berdasarkan Tabel 10 di atas, hasil pengolahan data terhadap model lengkap dengan menggunakan AMOS 23.0 tersebut dapat menjawab hipotesis. Untuk dapat mengetahui seberapa kuat suatu indikator-indikator itu membentuk faktor latennya dapat dianalisis menggunakan Uji-t terhadap nilai *regression weight* yang dihasilkan oleh pengolahan data terhadap model lengkap. Analisis menggunakan SEM, nilai untuk uji-t tersebut direpresentasikan oleh nilai *Critical Ratio (CR)*. Nilai CR identik atau merepresentasikan nilai t-hitung dalam analisis regresi. Sehingga, nilai CR yang lebih besar dari 2.0 memberikan petunjuk bahwa variabel-variabel tersebut secara signifikan merupakan indikator dari faktor latennya. Untuk lebih jelasnya akan disajikan model akhir yang telah dihasilkan sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 14.



Gambar 14. Model Persamaan Struktural Berdasarkan Kerangka Pemikiran Beserta Nilai Parameter dan Hasil Uji Statistik

Dari model di atas dihasilkan persamaan Model Matematis yang merepresentasikan hubungan variabel aspek utama sebagai berikut :

$$\text{Kebijakan Pemerintah} = 0.542 * \text{Budaya}$$

$$\text{Ketahanan Mariti[[[nal} = 0.207 * \text{Budaya}$$

$$\text{Ketahanan Maritim Nasional} = 0.813 * \text{Kebijakan} + 0.207 * \text{Budaya}$$



BAB 5

BUDAYA MARITIM KEBIJAKAN PEMERINTAH, DAN KETAHANAN NASIONAL



BAB 5

BUDAYA MARITIM, KEBIJAKAN PEMERINTAH, DAN KETAHANAN NASIONAL

24. Pengaruh Langsung Variabel Budaya Maritim terhadap Kebijakan Pemerintah

Hipotesis yang pertama diteliti adalah sejauh mana pengaruh Variabel Budaya terhadap Kebijakan Pemerintah. Hasil riset yang ditunjukkan pada gambar 14 menjelaskan bahwa variabel Budaya memiliki pengaruh terhadap Kebijakan Pemerintah. Hal itu dapat ditunjukkan dengan nilai *loading factor* = 0.542 dengan CR = 5.158 dan P = signifikan pada $\alpha = 5\%$. Dengan demikian pengaruh Variabel Budaya terhadap Kebijakan Pemerintah dalam model tersebut adalah nyata, dan menghasilkan pengaruh yang signifikan. Oleh karena itu implikasinya adalah kebijakan pemerintah seharusnya mempertimbangkan aspek budaya yang sudah melekat di masyarakat agar kebijakan pemerintah dapat lebih efektif. Dengan demikian maka Hipotesis 1 (H₁) terbukti. Model pengaruh variabel Budaya terhadap Kebijakan Pemerintah dapat dituliskan sebagai berikut:

Kebijakan Pemerintah = 0.542* Budaya Maritim.

Hal ini mengartikan bahwa berdasarkan hasil riset, Variabel Budaya Maritim memiliki pengaruh cukup besar dalam aspek Kebijakan Pemerintah dengan nilai pengaruh sebesar 0.542, dan dapat diartikan Signifikan. Adapun indikator variabel Budaya Maritim sesuai identifikasi dalam riset ini mencakup 3 (tiga) hal yaitu: (a) karakter masyarakat, (b) kegiatan perekonomian, (c) aktivitas budaya dan tradisi kebaharian merupakan indikator yang secara sistemik berpengaruh pada Kebijakan Pemerintah. Hasil riset berupa signifikansi variabel Budaya Maritim yang mempengaruhi Kebijakan Pemerintah ini memperbaiki dan melengkapi Teori Kejayaan Maritim yang disampaikan oleh Alfred T. Mahan dalam Adams KR (2003), yang menyatakan bahwa : posisi geografis, luas wilayah laut, jumlah

penduduk, karakter kelautan masyarakat serta karakter pemerintah berupa kebijakan pemerintah merupakan unsur-unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Begitu juga dengan Teori *My Fish My Life* yang disampaikan oleh Salim (2016) yang disebutkan bahwa sejarah Indonesia selain melekat dengan budaya kemaritimannya juga menyangkut mengenai bagaimana pengelolaan sumber daya alam kelautan dan pangan untuk kemakmuran seluruh rakyat Indonesia.

Artinya dapat dianalisa bahwa berdasarkan hasil riset dan review terhadap Teori Kejayaan Maritim oleh A.T Mahan (Adams KR, 2003) dan Konsep *My Fish My Life* oleh Salim (2016), maka **Teori-teori tersebut di atas dapat ditambahkan dan direkonstruksi ulang dengan temuan bahwa adanya Karakter Masyarakat yang diwujudkan dalam konteks Budaya Maritim adalah sangat menentukan dan signifikan mempengaruhi Karakter Pemerintah dalam bentuk Kebijakan (*Policy of Government*)**. Hal ini terbukti dari nilai *Loading Factor* sebesar 0.542 yang merupakan nilai pengaruh sistemik semua variabel Budaya Maritim terhadap Kebijakan Pemerintah. yang nantinya akan berpengaruh pada Ketahanan Nasional bidang Maritim.

25. Pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Hipotesis kedua yang diteliti adalah sejauh mana pengaruh Variabel Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil riset yang ditunjukkan pada gambar 14 menjelaskan bahwa variabel Sosial Budaya memiliki pengaruh langsung terhadap Kebijakan Lingkungan Hidup. Hal itu dapat ditunjukkan dengan nilai *loading factor* = 0.813 dengan CR = 5.767 dan P = signifikan pada $\alpha = 5\%$. Dengan demikian pengaruh Variabel Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim dalam model tersebut adalah nyata, dan menghasilkan pengaruh yang signifikan. Oleh karena itu implikasinya adalah kebijakan pemerintah dapat

diupayakan melalui program-program yang meliputi: kebijakan bidang pertahanan dan keamanan, kebijakan bidang ekonomi, kebijakan bidang teknologi dan pendidikan, serta kebijakan bidang sosial budaya untuk menjamin terjaganya ketahanan nasional bidang maritim yang diwujudkan dan diimplementasikan dalam kebijakan pemerintah yang dapat menjamin dan meningkatkan ketahanan nasional bidang maritim dan pelaksanaannya dengan mengacu model yang telah disusun. Dengan demikian maka Hipotesis 2 (H₂) terbukti. Model pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim dapat dituliskan sebagai berikut:

Ketahanan Nasional Bidang Maritim = 0.813* Kebijakan Pemerintah

Berdasarkan hasil riset, hal ini dapat diartikan bahwa Variabel Kebijakan Pemerintah memiliki pengaruh cukup besar dalam aspek Ketahanan Nasional Bidang Maritim dengan nilai pengaruh sebesar 0.813, artinya Sangat Signifikan. Adapun indikator variabel Kebijakan Pemerintah sesuai identifikasi dalam riset ini mencakup 4 (empat) hal Kebijakan Pemerintah yaitu: (1) Kebijakan Pertahanan & Keamanan (terdiri dari: Diplomasi Maritim, Pertahanan dan Keamanan Maritim), (2) Kebijakan Perekonomian (terdiri dari: Sumber Daya dan Lingkungan, Bidang Pembiayaan, Bidang Konektivitas dan Infrastruktur), (3) Kebijakan Teknologi dan Pendidikan (terdiri dari: Teknologi Perkapalan, Penangkapan Ikan dan Pengolahan Hasil Laut), (4) Kebijakan Sosial Budaya (terdiri dari : kebijakan bidang sosial, Tradisi bahari dan Pariwisata bahari), kesemua aspek kebijakan beserta sub-subnya merupakan indikator yang sistemik berpengaruh pada Ketahanan Nasional Bidang Maritim.

Hasil riset ini berupa nilai signifikansi variabel Kebijakan Pemerintah yang berpengaruh terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim sangat sesuai dan sejalan dengan Teori Strategi Kejayaan Maritim yang disampaikan oleh Julian S. Corbett, seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut Inggris, dalam Adams KR (2003) yang menyatakan teori tentang: *“Some Principles of Maritime Strategy”*, berupa Strategi Pemerintah dan Angkatan Laut yang berupa strategi diplomasi maritim, pertahanan dan keamanan maritim, mencakup

pengembangan taktik, logistik, dan komando, dan serta kendali pemerintah, komunikasi, senjata dan aspek teknologi dan perkapalan.

Artinya dapat dianalisa bahwa berdasarkan analisa hasil riset ini dan review terhadap teori Strategi kejayaan maritim oleh Julian S. Corbet (Adams KR, 2003), maka **Teori-teori tersebut di atas dapat ditambahkan atau direkonstruksi ulang dengan temuan bahwa adanya karakter dan kebijakan Pemerintah sangat menentukan dan signifikan mempengaruhi Ketahanan Nasional bidang Maritim suatu bangsa (*Maritime National Resilience*)**. Hal ini terbukti dari nilai *Loading Factor* sebesar 0.813 yang merupakan nilai pengaruh sistemik semua Kebijakan Pemerintah bidang maritim terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim (*Maritime National Resilience*) di Indonesia.

26. Pengaruh Langsung Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Hipotesis ketiga yang diteliti adalah pengaruh langsung Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil riset yang ditunjukkan pada gambar 14 menjelaskan bahwa variabel Budaya memiliki pengaruh langsung terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hal itu dapat ditunjukkan dengan nilai *loading factor* = 0.207 dengan CR = 2.464 dan P = signifikan pada $\alpha = 5\%$. Dengan demikian pengaruh langsung Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim dalam model tersebut adalah nyata, dan menghasilkan pengaruh yang signifikan. Oleh karena itu implikasinya adalah terselenggaranya Ketahanan Nasional Bidang Maritim dipengaruhi oleh aktivitas budaya yang terkait dengan kemaritiman. Pelaksanaannya dengan mengacu model yang telah disusun. Dengan demikian maka Hipotesis 3 (H_3) terbukti. Model pengaruh Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim dapat dituliskan sebagai berikut:

Ketahanan Nasional Bidang Maritim = 0.207* Budaya.

Hal ini mengartikan bahwa Variabel Budaya Maritim memiliki nilai pengaruh dalam aspek Kebijakan Pemerintah dengan nilai pengaruh sebesar 0.207, artinya nilai pengaruh ada dan Signifikan

namun Kecil. Adapun indikator variabel Budaya Maritim sesuai identifikasi dalam riset ini mencakup 3 (tiga) hal, yaitu: (a) Karakter masyarakat, (b) Kegiatan perekonomian, (c) Aktivitas budaya dan tradisi kebaharian merupakan indikator yang sistemik berpengaruh pada Ketahanan Nasional Bidang Maritim.

Hasil riset ini berupa nilai Signifikansi variabel Budaya Maritim yang mempengaruhi Ketahanan Nasional bidang Maritim ini bisa dibandingkan dan sejalan dengan Teori Kejayaan Maritim yang disampaikan oleh Alfred T. Mahan dalam Adams KR (2003), yang menyatakan bahwa : karakter kelautan masyarakat yang berupa budaya maritim merupakan unsur penting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan ketahanan maritim suatu negara. Hasil riset ini juga sesuai dengan konsep dan Teori *My Fish My Life* yang disampaikan oleh Salim (2016) yang disebutkan bahwa dengan Budaya Maritim yang dan pengelolaan sumber daya alam kelautan dan pangan dapat memakmurkan seluruh rakyat Indonesia sehingga Ketahanan Nasional Bidang Maritim dapat tercapai.

Artinya dapat dianalisa bahwa berdasarkan hasil riset ini dan berdasarkan *review* terhadap Teori Kejayaan Maritim oleh A.T Mahan dalam Adam KR (2003) dan Konsep *My Fish My Life* oleh Salim (2016), maka **Teori-teori tersebut di atas dapat ditambahkan atau direkonstruksi ulang dengan temuan bahwa Karakter Masyarakat yang dapat diwujudkan melalui Budaya Maritim sangat menentukan dan mempengaruhi Ketahanan Nasional bidang Maritim suatu negara (*Maritime National Resilience*) walaupun pengaruh signifikansi kecil/tidak besar.** Hal ini terbukti dari pengolahan data pada Model SEM didapatkan nilai *Loading Factor* sebesar 0.207 yang merupakan nilai pengaruh sistemik semua variabel Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim, yang mempunyai arti signifikan namun kecil karena belum dimediasi atau didukung dengan Kebijakan Pemerintah yang memadai dan berkelanjutan.

27. Pengaruh Tidak Langsung Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Hipotesis keempat yang diteliti adalah sejauh mana pengaruh tidak langsung dari Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil riset yang ditunjukkan pada gambar 14 menjelaskan bahwa variabel Budaya memiliki pengaruh langsung terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim namun signifikansinya kecil. Untuk membuktikan ada tidaknya pengaruh tidak langsung dari variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim yaitu pengaruh Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim melalui Kebijakan Pemerintah. Hal itu dapat ditunjukkan dengan nilai *loading factor* pengaruh tidak langsung dibandingkan dengan nilai *loading factor* pengaruh langsung. Nilai *loading factor* pengaruh langsung variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim adalah = 0.207 dengan CR = 2.464 dan P = signifikan pada $\alpha = 5\%$. Sedangkan nilai *loading factor* pengaruh variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim melalui Kebijakan Pemerintah adalah = $0.813 * 0.542 = 0.441$. Karena nilai *loading factor* pengaruh langsung variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim = 0.207 lebih kecil dari *loading factor* pengaruh tidak langsungnya yang melalui Kebijakan Pemerintah, maka dengan demikian pengaruh variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim melalui Kebijakan Pemerintah dalam model tersebut adalah nyata, dan menghasilkan pengaruh yang signifikan besar. Oleh karena itu implikasinya adalah Ketahanan Nasional Bidang Maritim dapat diupayakan melalui kebijakan pemerintah yang memberikan penguatan terhadap aspek budaya terutama kemaritiman yang berhubungan dengan penguatan Ketahanan Nasional Bidang Maritim dan pelaksanaannya dengan mengacu model yang telah disusun. Dengan demikian maka H_4 terbukti.

Model pengaruh Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim melalui Kebijakan Pemerintah dapat dituliskan sebagai berikut:

Ketahanan Nasional Bidang Maritim = 0.813 * Kebijakan Pemerintah + 0.207 * Budaya.

Hal ini mengartikan bahwa Variabel Budaya Maritim memiliki pengaruh pada aspek Ketahanan Nasional Bidang Maritim dengan nilai pengaruh signifikan kecil sebesar 0.207 dan pengaruh tersebut secara signifikan akan menjadi besar jika variabel Budaya Maritim diperkuat dan didukung atau dimediasi dengan Kebijakan Pemerintah yang memberikan nilai pengaruh signifikan sebesar 0.813. Adapun indikator variabel Budaya Maritim sesuai identifikasi dalam riset ini yang secara sistemik berpengaruh pada Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional mencakup 3 (tiga) aspek yaitu: (a) Karakter masyarakat, (b) Kegiatan perekonomian, (c) Aktivitas budaya dan tradisi kebaharian merupakan indikator. Ketiga aspek Budaya Maritim tersebut akan semakin kuat dan berpengaruh signifikan pada Ketahanan Nasional bidang Maritim jika dimediasi dan didukung oleh Kebijakan Pemerintah.

Adapun identifikasi Kebijakan Pemerintah yang harus dilakukan adalah sesuai kristalisasi dan review pada konsep pada Teori Kejayaan Maritim AT. Mahan dan Teori Strategi Maritim Julius S. Corbet (Adams KR, 2003) serta Konsep My Fish My Life oleh Salim (2016), yang mencakup 4 (empat) hal Kebijakan Pemerintah yaitu: (1) Kebijakan Pertahanan Keamanan (terdiri dari : Diplomasi Maritim, Pertahanan dan Keamanan Maritim), (2) Kebijakan Perekonomian (terdiri dari : Sumber Daya dan Lingkungan, Bidang Pembiayaan, Bidang Konektivitas dan Infrastruktur), (3) Kebijakan Teknologi dan Pendidikan (terdiri dari : Teknologi Perkapalan, Penangkapan Ikan dan Pengolahan Hasil Laut), (4) Kebijakan Sosial Budaya (terdiri dari : Kebijakan bidang sosial, Tradisi bahari dan Pariwisata bahari), kesemua aspek kebijakan beserta sub-subnya merupakan indikator yang sistemik berpengaruh pada Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Adapun konsep lain yang mendukung berdasarkan hasil riset ini adalah Kebijakan Kelautan Negara Indonesia yang dituangkan dalam Perpres no 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia,

yang mencakup 7 (tujuh) Pilar Kebijakan Kelautan dan 5 (lima) Pilar Poros Maritim Dunia.

Artinya dapat dianalisa berdasarkan hasil riset ini dan hasil *review* terhadap Teori Kejayaan Maritim oleh A.T Mahan, Strategi Maritim oleh Julius S. Corbet dan Konsep My Fish My Life oleh Salim (2016) serta PP No 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, maka **Teori dan konsep tersebut di atas dapat ditambahkan atau direkonstruksi ulang dengan temuan bahwa Budaya Maritim mempunyai pengaruh signifikan namun kecil pada aspek Ketahanan Nasional, dan jika diperkuat serta didukung oleh Kebijakan Pemerintah maka menghasilkan efek serta pengaruh yang sangat besar dalam mempengaruhi Ketahanan Nasional bidang Maritim (*Maritime National Resilience*).**

Hal ini didukung dari nilai *Loading Factor* Budaya Maritim sebesar 0.207 yang ditambah dengan nilai *Loading Factor* Kebijakan Pemerintah sebesar 0.813, yang merupakan nilai pengaruh sistemik yang besar pada semua variabel Budaya Maritim yang didukung oleh Kebijakan Pemerintah dapat memberikan efek yang signifikan terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim (*Maritime National Resilience*).

28. Implikasi Manajerial

Riset ini menghasilkan temuan-temuan yang perlu ditindak lanjuti agar mempunyai dampak positif terhadap perbaikan sistem kebijakan yang harus diambil oleh pemerintah yang akan dapat memberikan dampak terhadap peningkatan ketahanan nasional bidang maritim secara sistemik. Hasil pengolahan data riset menunjukkan bahwa terdapat pengaruh langsung dan signifikan antara Variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Dalam riset ini juga menghasilkan temuan penting bahwa pengaruh Variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim akan semakin kuat jika dimediasi oleh Variabel Kebijakan Pemerintah yang memperhatikan aspek Budaya.

a. Implikasi terhadap Aspek Budaya Maritim

Hasil riset memberikan implikasi bahwa perlu adanya pengendalian dan dukungan kebijakan pemerintah pada aspek Budaya Maritim yang berpengaruh pada Ketahanan Nasional. Jika aktivitas budaya maritim yang telah mengakar di masyarakat nelayan berjalan sendiri tanpa ada campur tangan dari pemerintah dalam bentuk Kebijakan yang mendukung, maka akan memberikan efek dan pengaruh yang kecil terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim dengan nilai pengaruh atau *loading factor* sebesar 0.207. Namun, jika aktivitas Budaya Maritim itu didukung dan dimediasi oleh Kebijakan Pemerintah maka akan memberikan efek yang cukup besar terhadap Ketahanan Nasional khususnya bidang Maritim dengan nilai pengaruh atau *loading factor* sebesar 0.803. Oleh karenanya Budaya dan Tradisi maritim harus selalu mendapat perhatian dan fokus yang lebih oleh pemangku kebijakan pemerintah baik daerah maupun pusat, karena terbukti berdasarkan hasil riset ini dan review terhadap teori-teori terdahulu akan memberikan kontribusi terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim yang berkelanjutan. Berikut ini adalah Tabel 11. yang merupakan hasil analisa perbandingan Jenis budaya dan tradisi maritim sesuai lokasi riset, yang mencerminkan kondisi budaya maritim beserta implikasinya, yang memberikan efek yang besar terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim jika didukung dengan kebijakan pemerintah.

Tabel. 11. Jenis Budaya dan Tradisi Maritim tiap Lokasi yang Mempengaruhi Ketahanan Nasional

No	Aspek Budaya Maritim	Lamongan	Probolinggo	Banyuwangi	Surabaya
1	Jenis Budaya dan Tradisi Maritim	Tradisi Petik laut, Pemotongan Kepala Kerbau, Tutup layang, Sedekah Bumi, dan Pariwisata	Tradisi Larung saji, Tradisi Tutup Layang dan Pariwisata	Adat tradisional Petik laut, Larung saji, Tari Gandrung, serta Pengajian dan Pariwisata	Tradisi adat tradisional budaya maritim mulai meluntur
2	Indikator Budaya Tradisi	Perbandingan Budaya & Tradisi Maritim Setiap Lokasi dan Pengaruhnya pada Ketahanan Nasional			
a.	Aktivitas perekonomian masyarakat daerah setempat	Sangat kuat dipengaruhi oleh tradisi-tradisi lokal budaya dalam mendukung ketahanan nasional	Tradisi sedikit bergeser, kurang kuat karena ada banyak pengaruh budaya luar terhadap budaya setempat.	Masih sangat kuat dipengaruhi oleh tradisi tersebut di atas dalam mendukung ketahanan nasional	Sudah bergeser ke arah industri maritim.
b.	Karakter masyarakat	Kultur masy. sangat kuat dipengaruhi oleh tradisi	Kultur masy. Sedikit bergeser, kurang kuat karena	Masih sangat kuat dipengaruhi oleh tradisi	Individual, tidak begitu kuat, kebudayaan

		tersebut di atas	adanya pengaruh budaya luar	tersebut di atas	an mulai meluntur
c.	Aktifitas budaya & tradisi kebaharian	Tradisi sangat kuat dan mempengaruhi seluruh aktivitas rakyat setempat.	Tradisi mulai berkurang dalam mempengaruhi aktivitas masyarakat setempat.	Sangat kuat mempengaruhi seluruh aktifitas masyarakat setempat, walaupun ada industrialisasi maritim	Tidak begitu kuat, mulai hilang, aktivitas dan budaya kebaharian bergeser.

Dari Tabel 11. Analisa Jenis Budaya dan Tradisi Maritim daerah, maka dapat ditunjukkan bahwa aktivitas budaya maritim di Kabupaten Banyuwangi dan Lamongan memberikan pengaruh yang paling kuat dan tinggi terhadap Ketahanan Nasional. Berdasarkan hasil wawancara dan survei serta studi lapangan maka keanekaragaman budaya dan tradisi maritim di daerah Banyuwangi dan Lamongan memiliki sifat ketradisional yang sangat kuat dan telah mengakar di masyarakat dengan berbagai ragam tradisi yang meliputi: Budaya Petik Laut dan Larung Saji, serta Tradisi Tutup Layang di Banyuwangi dan Lamongan. Khusus kabupaten Banyuwangi ada tambahan budaya Tari Gandrung dan Pengajian sebelum acara Petik laut. Hal ini sangat mempengaruhi kondisi aktivitas maritim seluruh masyarakat setempat, yang pada akhirnya berpengaruh pada seluruh sendi kehidupan masyarakat maritim menuju Ketahanan Nasional bidang Maritim. Untuk daerah Probolinggo dan Surabaya diperlukan kebijakan pemerintah yang sangat kuat, yang dapat menggiatkan kembali budaya dan tradisi maritim setempat sehingga dapat meningkatkan ketahanan maritim nasional dari sektor budaya.

Berdasarkan hasil riset tersebut, menunjukkan bahwa pada semua indikator variabel Budaya Maritim, maka sektor perekonomian secara empiris menjadi *driven* bagi masyarakat penggiat budaya kemaritiman dalam aktivitasnya. Hal ini didukung dari hasil riset yang menunjukkan bahwa indikator Aktivitas Perekonomian mempunyai *loading factor* atau pengaruh terbesar yaitu 0.89, diikuti oleh Aktivitas Budaya dan Tradisi Kebaharian dengan *loading factor* 0.84 dan Karakter Masyarakat dengan *loading factor* 0.78, dalam mendukung Ketahanan Nasional bidang Maritim. Sehingga berdasarkan hasil riset ini maka dibutuhkan adanya Kebijakan Pemerintah yang mendukung aktivitas Budaya Maritim daerah maupun Budaya Maritim secara nasional, sehingga dapat mendukung dan memperkuat Ketahanan Nasional bidang Maritim yang berkelanjutan.

b. Implikasi terhadap Aspek Kebijakan Pemerintah

Temuan riset di atas mengindikasikan bahwa pengendalian aktivitas budaya maritim mempunyai pengaruh terhadap ketahanan nasional bidang maritim. Pelaksanaan pengendalian aktivitas tersebut harus melalui suatu kebijakan pemerintah yang terkait dengan pelaksanaan pembangunan aspek budaya secara berkelanjutan. Jika melihat dari fenomena yang terjadi di lapangan, aktivitas Budaya sangat berpengaruh terhadap semua sendi kehidupan masyarakat. Budaya akan menjadi acuan dalam kehidupan bermasyarakat terutama terutama terkait dengan tradisi kebaharian yang harus dilestarikan. Tradisi atau budaya yang melekat di masyarakat selalu mengandung kearifan lokal yang akan dapat menjamin keberlangsungan dan keberlanjutan sumber daya kemaritiman untuk dapat dimanfaatkan bagi manusia. Peningkaran terhadap tradisi tersebut misalnya budaya tata cara yang mengatur sistem penangkapan ikan, akan dibayar mahal karena berdampak pada kerusakan alam yang merupakan habitat hidup sumber daya perikanan.

Untuk dapat lebih mengetahui secara detail dimensi yang harus menjadi prioritas pada tiap-tiap variabel yang membentuk model lengkap, sebagaimana tercantum pada Gambar. 14 (Model lengkap). Dimulai dengan menganalisa variabel Budaya, untuk keperluan tersebut perlu dilihat nilai *loading factor* tiap dimensi yang digunakan untuk mengukur variabel Budaya. Hasil pengolahan data menunjukkan bahwa indikator kegiatan perekonomian mempunyai *loading factor* terbesar yaitu 0.89, diikuti oleh aktivitas budaya dan tradisi kebaharian dengan *loading factor* 0.84 dan karakter masyarakat dengan *loading factor* 0.78.

Patut dicermati disini adalah temuan yang menyatakan bahwa faktor indikator kegiatan perekonomian mempunyai bobot terbesar pada variabel budaya kaitannya dalam penyusunan kebijakan pelestarian budaya untuk terselenggaranya ketahanan nasional bidang maritim. Aspek kegiatan perekonomian secara empiris selalu menjadi *driven* masyarakat penggiat kebaharian dalam aktivitasnya. Dengan alasan ekonomi segala macam cara digunakan untuk mendapatkan apa yang diinginkan. Sebagai contoh dalam hal penangkapan ikan, dengan alasan ekonomi para nelayan menggunakan segala macam cara untuk mendapatkan hasil tangkapan sebanyak banyaknya, dan seringkali tidak memperhitungkan aspek keberlanjutan. Kerusakan alam dikarenakan oleh pengingkaran terhadap tradisi yang telah dibangun dan diturunkan oleh pendahulunya berdampak besar terhadap kerusakan alam yang akhirnya mempengaruhi hasil tangkapan.

Penggunaan alat tangkap yang tidak ramah lingkungan atau dengan cara merusak menggunakan bom ikan yang secara budaya dan tradisi sebelumnya tidak dibenarkan mengakibatkan kerusakan alam yang sangat parah di beberapa tempat. Akibatnya hasil tangkapan nelayan menurun drastis, ketahanan ekonomi menurun yang menjadikan ketahanan maritim secara nasional juga mengalami penurunan. Pengaruh budaya dari luar yang terkait dengan teknik penangkapan ikan yang tidak sesuai dengan

kearifan lokal, yang tidak mengindahkan lagi budaya dan tradisi kebaharian setempat, secara perlahan menggerus dan merubah tradisi dan karakter masyarakat nelayan yang sebelumnya melakukan pemanfaatan sumber daya maritim secara terencana dan menjaga keberlanjutannya menjadi eksploitasi besar-besaran yang berakibat pada rusaknya alam dan menurunnya hasil tangkapan para nelayan.

Pada variabel Kebijakan Pemerintah, selain harus mengacu pada aspek keberlangsungan budaya juga harus memperhatikan dan fokus pada beberapa faktor yang dalam hal ini diukur dengan empat variabel laten lain, yaitu kebijakan pemerintah bidang pertahanan dan keamanan, kebijakan pemerintah bidang ekonomi, kebijakan pemerintah bidang teknologi dan pendidikan, serta kebijakan pemerintah bidang sosial budaya. Temuan riset ini adalah kebijakan pemerintah dalam menjamin meningkatnya ketahanan nasional bidang maritim, kebijakan pemerintah yang terkait dengan aspek teknologi dan pendidikan mempunyai *loading factor* terbesar yaitu 0.96, diikuti oleh kebijakan pemerintah bidang pertahanan dan keamanan mempunyai *loading factor* terbesar yaitu 0.80, kebijakan pemerintah bidang ekonomi dengan *loading factor* 0.71, dan kebijakan pemerintah bidang sosial budaya dengan *loading factor* 0.30.

Hasil tersebut mengindikasikan bahwa upaya peningkatan ketahanan nasional bidang maritim, harus dimulai dengan pembenahan terhadap kebijakan terkait dengan pendidikan dan teknologi. Pendidikan merupakan langkah yang sangat penting mengingat pemahaman generasi muda terhadap sejarah dan potensi kemaritiman yang telah menjadi budaya dapat lebih efektif melalui jalur pendidikan. Teknologi tidak dapat dilepaskan dengan pendidikan, karena untuk menguasai teknologi harus melalui proses pendidikan yang membutuhkan waktu yang lama. Dengan kebijakan pemerintah bidang pendidikan yang berorientasi kebaharian dan pemanfaatan teknologi dan mengikuti perkembangannya maka akan dapat menjamin peningkatan ketahanan nasional bidang maritim. Aspek

pertahanan dan keamanan, aspek ekonomi dan aspek sosial budaya merupakan implikasi yang ditimbulkan oleh kebijakan bidang pendidikan dan teknologi. Dengan melakukan pembenahan kebijakan bidang pendidikan dan teknologi, maka secara pasti dengan pengetahuan masyarakat yang terdidik dan penggunaan teknologi baru, akan dapat meningkatkan sistem pertahanan keamanan untuk menjaga sumber daya alam kelautan yang akan meningkatkan kegiatan perekonomian sehingga menjamin kehidupan sosial budaya masyarakat yang akan berdampak pada meningkatnya ketahanan nasional bidang kemaritiman.

Sejalan dengan hasil riset ini, beberapa pemerintah daerah yang menjadi obyek riset, misalnya di Kabupaten Lamongan, pada saat ini berencana untuk membangun sekolah kejuruan (SMK) kemaritiman. Pemerintah daerah tersebut menyadari bahwa aspek kelautan sudah menjadi nafas dan urat nadi perekonomian di wilayahnya. Akan tetapi selama ini kebijakan pemerintah daerah maupun pusat yang tidak berpihak pada aspek pendidikan yang mengkhhususkan pada bidang kebaharian. Dengan ketiadaan pendidikan yang mengkhhususkan kebaharian menjadikan kegiatan perekonomian para nelayan di Lamongan tidak terjadi peningkatan yang signifikan dari aspek cara dan alat penangkapan ikan.

Kebijakan di bidang ekonomi merupakan salah satu variabel yang mempunyai bobot tinggi dalam model riset ini. Hal tersebut selaras dengan kondisi di lapangan, paket kebijakan ekonomi telah menjadi perhatian utama pemerintah dengan menerbitkan paket kebijakan yang dinamakan dengan MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) tahun 2011 – 2015 yang membagi kebijakan ekonomi menjadi 6 koridor yang bertujuan untuk pemerataan pembangunan. Di era presiden Joko Widodo, kebijakan pembangunan ekonomi lebih ditajamkan kepada pembangunan ekonomi kemaritiman dengan mencanangkan Indonesia menjadi poros maritim dunia (PMD). Salah satu aspek yang menjadi

perhatian adalah terkait dengan kebijakan tol laut yang selaras dengan program Sislognas yang merupakan bagian dari PILAR II MP3EI yaitu sub sistem kebijakan peningkatan konektivitas nasional. Kebijakan masalah logistik nasional sudah menjadi perhatian penting sejak era presiden Susilo Bambang Yudhoyono dengan menerbitkan kebijakan tentang Sistem Logistik Nasional (Sislognas) melalui Peraturan Presiden No. 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Tujuan dari kebijakan ini antara lain adalah untuk menurunkan biaya logistik, memperlancar arus barang, menjamin ketersediaan komoditas pokok strategis di seluruh wilayah Indonesia dan mempersiapkan diri untuk mencapai target integrasi logistik pasar global pada tahun 2020.

Kebijakan ekonomi kemaritiman yang diteruskan oleh Presiden Joko Widodo difokuskan pada aspek kegiatan ekonomi yang mempunyai kontribusi yang besar terhadap biaya produksi yang akan mempengaruhi daya saing produk yang akan dapat mensejahterakan masyarakat yaitu masalah biaya logistik. Pemerintah telah berkomitmen melalui program kebijakan sektor maritim berupaya menekan biaya logistik agar dapat meningkatkan daya saing produk dari Indonesia. Operasionalisasi nyata dari komitmen tersebut di antaranya ditempuh melalui kebijakan pengembangan Tol Laut, sebagai suatu strategi untuk menekan disparitas harga serta untuk pemerataan pembangunan ekonomi yang berkeadilan di seluruh wilayah Republik Indonesia serta untuk peningkatan konektivitas dari daerah terdepan, terluar, dan tertinggal (3T).

Mengutip dari publikasi yang dilakukan oleh Sekretariat Kabinet Republik Indonesia pada 2 Mei 2018, menyatakan bahwa telah dilakukan oleh Institut Teknologi Bandung (ITB), mengungkapkan bahwa biaya logistik di Indonesia saat ini mencapai 24 persen dari produk domestik bruto. Biaya logistik yang tinggi tersebut tidak hanya berdampak pada mahalnya barang-barang, akan tetapi juga menjadi salah satu faktor yang dapat menghambat pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Di lingkup regional kondisi ini berdampak pada rendahnya daya saing sistem logistik nasional Indonesia. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh World Bank, nilai Indeks Kinerja Logistik (*Logistic Performance Index/LPI*) Indonesia pada 2014 adalah 3,1 dan peringkat 53. LPI merupakan indeks kinerja logistik dari 160 negara di dunia yang dirilis oleh World Bank setiap 2 tahun sekali. LPI terdiri dari 6 komponen yaitu efisiensi *custom & border management clearance*, kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi, kemudahan *international shipment*, *logistic quality and competence*, kemampuan melakukan *tracking and tracing*, dan frekuensi pengiriman tepat waktu (*timelines*). Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) juga menyatakan bahwa pada 2014 biaya logistik Indonesia sebesar 25,7% dari produksi atau nilai barang, Indonesia masih jauh tertinggal dari negara Asean lainnya. Dimana pada 2014 biaya logistik Myanmar 13%, Singapura 8,1%, Thailand 13,2%, dan Vietnam 25%.

Pada tahun 2018 menurut publikasi dari *Daily Economic and Market Review*, 2018, peringkat logistik Indonesia naik 17 tingkat dari 63 menjadi 46. Menurut data yang dirilis oleh *World Bank*, perbaikan kinerja logistik Indonesia tersebut didorong terjadinya peningkatan nilai secara signifikan pada komponen *international shipment* dan infrastruktur secara signifikan, yaitu dari masing-masing dari 2,9 dan 2.65 pada LPI tahun 2016 menjadi 3.23 dan 2.9 pada tahun 2018. Kenaikan LPI tersebut menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah dalam bidang pembangunan infrastruktur dan transportasi di Indonesia menunjukkan hasil positif.

Namun demikian, peningkatan peringkat logistik Indonesia tersebut belum diikuti dengan penurunan biaya logistik. Hal ini dapat dilihat dari data yang dipublikasikan oleh ALFI bahwa biaya logistik Indonesia tahun 2018 masih mencapai 25% terhadap PDB, masih lebih tinggi jika dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lainnya, yaitu Thailand (13,2%), Malaysia (13%) dan Singapura (8,1%). Jika dilihat dari nilai LPI tahun 2018, maka komponen infrastruktur mempunyai nilai terendah setelah

customs walaupun telah terjadi peningkatan. Sehingga, perbaikan sektor logistik masih harus ditingkatkan, terutama dengan melakukan percepatan pembangunan infrastruktur konektivitas. Peningkatan pembangunan infrastruktur konektivitas dapat melancarkan kegiatan distribusi barang sehingga akan mendorong pertumbuhan ekonomi maritim yang selanjutnya akan meningkatkan ketahanan ekonomi nasional bidang maritim.

c. Implikasi terhadap Aspek Ketahanan Nasional

Hasil pengolahan data terhadap *full model* menggunakan *SEM* terhadap model sistem ketahanan nasional bidang maritim didapat bahwa pengaruh variabel budaya secara langsung mempunyai *loading factor* yang lebih kecil dari pengaruh tidak langsung yaitu yang melalui kebijakan pemerintah. Artinya adalah kebijakan sektor pendidikan dan teknologi, kebijakan sektor pertahanan dan keamanan, kebijakan sektor perekonomian serta kebijakan sektor sosial budaya harus memperhatikan aspek budaya bahari yang sudah tertanam di jiwa bangsa Indonesia jika ingin ketahanan nasional bidang maritim menguat. Kebijakan yang mengingkari keniscayaan terhadap kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan akar budaya yang sudah berlangsung lama melemahkan ketahanan nasional bidang maritim.

Selain dari aspek kebijakan pemerintah yang memperhatikan aspek budaya dalam perumusannya, perlu dicermati lebih mendalam terhadap dimensi yang membangun variabel ketahanan nasional bidang maritim tersebut. Variabel Ketahanan nasional bidang maritim diukur menggunakan 5 indikator yaitu ketahanan ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Dari kelima indikator yang digunakan untuk mengukur variabel ketahanan nasional bidang maritim masing-masing mempunyai *loading factor* yang hampir sama yaitu ideologi dengan *loading factor* 0.77, politik dengan *loading factor* 0.62, ekonomi dengan *loading factor* 0.71, sosial budaya dengan *loading factor* 0.62, serta pertahanan keamanan

dengan *loading factor* 0.67. dari kelima indikator yang digunakan untuk mengukur variabel ketahanan nasional bidang maritim tersebut, indikator ideologi mempunyai *loading factor* paling besar, diikuti oleh ekonomi, pertahanan dan keamanan, sosial budaya dan politik. Implikasi dari hasil pengolahan data ini adalah untuk menjamin ketahanan nasional bidang maritim tetap terjaga dengan baik maka faktor yang harus ditingkatkan adalah diprioritaskan pada ideologi, artinya menjaga dan mempertahankan ideologi masyarakat yang berarti juga menjaga budaya, menjaga politik, menjaga kehidupan sosial dan keagamaan yang telah berakar sehingga menjadi nafas dan urat nadi kehidupan masyarakat sangatlah penting. Ideologi adalah suatu perangkat prinsip pengarah yang dijadikan dasar yang memberikan arah dan tujuan untuk dicapai dalam melangsungkan dan mengembangkan masyarakat dalam nasional suatu bangsa dan negara. Ideologi mempengaruhi seluruh aspek kehidupan masyarakat karena merupakan kumpulan gagasan, ide, keyakinan, kepercayaan yang menyeluruh dan sistematis yang menyangkut bidang politik, sosial, kebudayaan dan keagamaan. Selain ideologi yang harus dipertahankan, peningkatan aspek pertahanan keamanan melalui kebijakan-kebijakan pemerintah sangat diperlukan, mengingat dengan kuatnya aspek pertahanan dan keamanan, maka mempunyai implikasi yang sangat luas terutama dalam hal mengamankan aset dan sumber daya kemaritiman nasional. Dengan kuatnya sistem pertahanan dan keamanan yang dapat menjaga dan mengamankan potensi sumber daya kemaritiman memberikan dampak pada peningkatan perekonomian masyarakat yang akan mendukung kondusifitas masyarakat yang akan mempunyai dampak positif terhadap menguatnya sistem ketahanan nasional bidang maritim.

Temuan riset ini menempatkan faktor politik dan sosial budaya menjadi prioritas terkecil bukan berarti persoalan politik dan sosial budaya kurang mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap sistem ketahanan nasional bidang maritim. Hal ini dapat dilihat dari nilai *loading factor* dari kelima indikator mempunyai

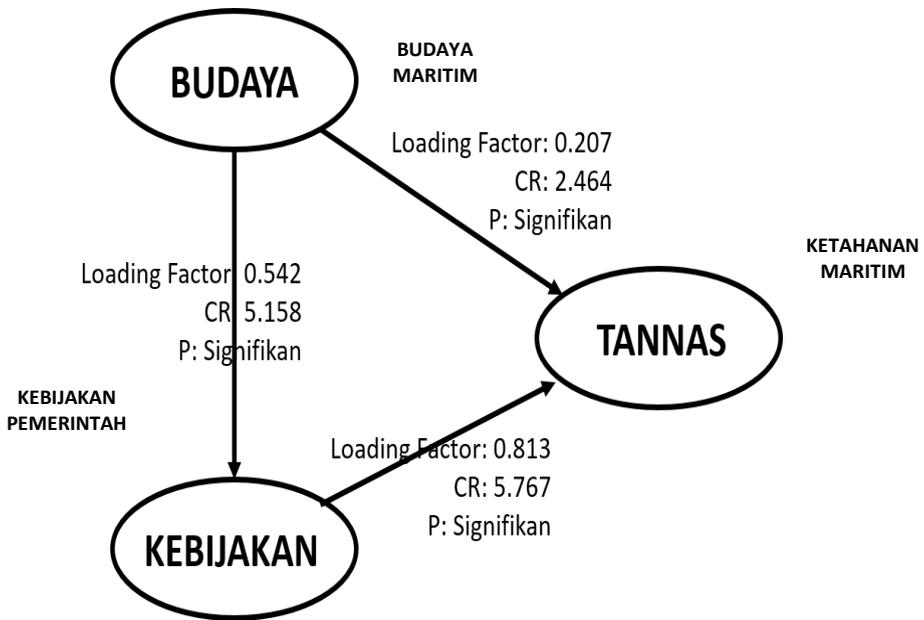
bobot yang tidak jauh berbeda. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kelima indikator sangatlah penting untuk diperhatikan dalam sistem ketahanan nasional bidang maritim, hanya skala prioritas diperlukan agar penanganan lebih terencana dan dapat lebih terarah serta efektif.

29. **Kebaharuan / Novelty Hasil Riset**

Riset ini menghasilkan beberapa temuan baru (*novelty*), setidaknya ada 2 (dua) pendekatan kebaharuan yang diambil yaitu (1) Obyek variabel riset dan pengembangan metode yang digunakan serta (2) Hasil yang didapatkan. Secara akademis riset ini belum pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya baik secara obyek maupun metode. Obyek riset ini diarahkan pada Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim, sedangkan metode yang digunakan merupakan pengembangan dari konsep dan model *Structural Equation Model* (SEM). Obyek, konsep dan metode riset ini secara parsial telah banyak digunakan para peneliti maupun ilmuwan sebelumnya, namun demikian penggunaan secara bersamaan dan terintegrasi belum pernah dilakukan baik, dari variabel Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional Bidang Maritim.

Secara detail originalitas dan kebaharuan (*novelty*) yang disajikan dalam riset ini meliputi beberapa hal sebagai berikut:

- a. Temuan berupa Model Hubungan dan Pengaruh antara Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim sebagai suatu variabel sistem yang saling berinteraksi dan dinilai pengaruh masing masing aspek tersebut terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim.



Gambar 15. Model Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim (sebagai *Novelty* Riset)

Riset ini menghasilkan nilai kesesuaian model (*Goodnes of Fit*) yang tinggi berupa hubungan yang signifikan antara Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim, dengan formulasi nilai hubungan atau *loading factor* sebagai berikut :

Kebijakan Pemerintah = $0.542 \times \text{Budaya Maritim}$.

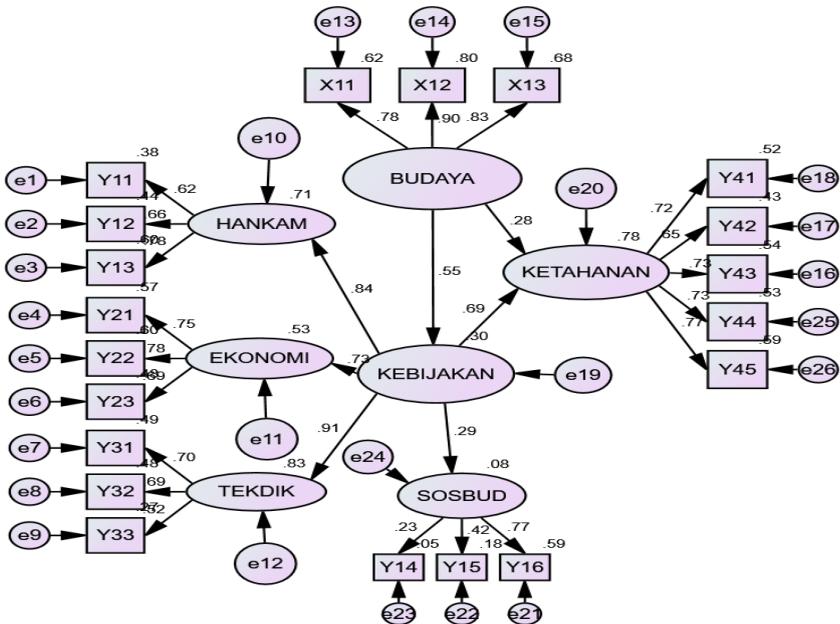
Ketahanan Nasional Bidang Maritim = $0.813 \times \text{Kebijakan Pemerintah}$.

Ketahanan Nasional Bidang Maritim = $0.207 \times \text{Budaya Maritim}$.

Ketahanan Nasional Bidang Maritim = $0.813 \times \text{Kebijakan} + 0.207 \times \text{Budaya Maritim}$.

- b. Temuan berupa Pengembangan Model dengan metode *Structural Equation Model (SEM)* untuk analisa yang merepresentasikan Hubungan dan Pengaruh Variabel-variabel Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim, merupakan hal baru yang belum pernah dikerjakan oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Temuan hasil riset berupa pengaruh

Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim, dapat menambahkan dan merekonstruksi konsep dan teori sebelumnya yang telah dikemukakan oleh para ahli, seperti teori Kejayaan Maritim oleh A.T. Mahan, Konsep dan Strategi Kejayaan Maritim oleh Julian S. Corbet, Konsep *My Fish My Life* oleh Salim. Adapun tambahan dan rekonstruksi teori baru yang diusulkan untuk melengkapi teori sebelumnya adalah : **“Bahwa dibutuhkan Penguatan Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah yang mendukung, untuk mencapai Kekuatan Ketahanan Nasional Maritim”**. Pernyataan ini mengandung makna bahwa Budaya Maritim secara signifikan telah mempengaruhi Ketahanan Nasional bidang Maritim namun efeknya kecil, sehingga untuk mendapatkan efek yang besar dibutuhkan Kebijakan Pemerintah yang mendukung sehingga tercapai Ketahanan Nasional bidang Maritim yang kuat dan berkelanjutan.



Gambar 16. Pengembangan Metode *Structural Equation Model* (SEM) untuk analisa pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Maritim (sebagai *Novelty* Riset).

Berdasarkan Gambar 16 didapatkan Analisa pemodelan hubungan signifikan antara Budaya Maritim (X_1), Kebijakan Pemerintah (Y_1) dan Ketahanan Nasional bidang Maritim (Y_4). Adapun indikator variabel yang digunakan adalah Karakter masyarakat ($X_{1.1}$) dan Aktifitas perekonomian ($X_{1.2}$), Aktifitas budaya dan tradisi kebaharian ($X_{1.3}$), Kebijakan pertahanan dan keamanan ($Y_{1.1}, Y_{1.2}, Y_{1.3}$), Kebijakan ekonomi ($Y_{2.1}, Y_{2.2}, Y_{2.3}$), Kebijakan teknologi dan pendidikan ($Y_{3.1}, Y_{3.2}, Y_{3.3}$) serta Kebijakan Sosial Budaya ($Y_{1.4}, Y_{1.5}, Y_{1.6}$). Sedangkan Ketahanan Nasional dengan indikator: Aspek ideologi ($Y_{4.1}$), aspek politik ($Y_{4.2}$), ekonomi ($Y_{4.3}$), sosial budaya ($Y_{4.4}$) dan pertahanan keamanan ($Y_{4.5}$).



BAB 6

PENUTUP

30. Kesimpulan

Riset ini menghasilkan suatu model yang dapat merepresentasikan secara *valid* dan *reliable* tentang Perspektif Budaya maritim dan kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional, utamanya Ketahanan bidang maritim. Adapun beberapa kesimpulan yang didapat adalah:

- a. Variabel Budaya mempunyai pengaruh signifikan terhadap Variabel Kebijakan Pemerintah dengan nilai *loading factor* 0.542. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tiap terjadi peningkatan nilai pada Variabel Budaya akan meningkatkan nilai variabel Kebijakan Pemerintah dan peningkatan tersebut signifikan. Maksud dari temuan ini adalah kebijakan pemerintah harus memperhatikan kompetensi suatu masyarakat dan negaranya. Jika masyarakat telah mempunyai budaya maritim ditopang oleh negara yang berbentuk kepulauan maka kebijakan pemerintah akan memihak pada kebijakan yang dapat melestarikan dan memperkuat aspek kemaritiman tersebut.
- b. Model riset juga menunjukkan bahwa Variabel Kebijakan Pemerintah mempunyai pengaruh signifikan terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim dengan nilai *loading factor* 0.813 dengan p signifikan. Temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah sangat berpengaruh terhadap kondisi ketahanan nasional Indonesia yang ditandai dengan nilai *loading factor* yang mencapai 0.813. Kebijakan pemerintah yang mengedepankan aspek maritim dalam bidang pertahanan dan keamanan, ekonomi, teknologi dan pendidikan, serta sosial budaya akan dapat meningkatkan ketahanan nasional bidang maritim. Dengan demikian dapat disimpulkan terdapat pengaruh positif yang signifikan Variabel Kebijakan terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim.

- c. Model riset juga menunjukkan bahwa Variabel Budaya mempunyai pengaruh signifikan terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim dengan nilai *loading factor* 0.207. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tiap terjadi peningkatan nilai pada Variabel Budaya akan meningkatkan Ketahanan Nasional Bidang Maritim, dan menghasilkan pengaruh yang signifikan.
- d. Variabel Budaya Maritim berpengaruh tidak langsung terhadap sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim melalui Kebijakan Pemerintah. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai *loading factor* pengaruh langsung Variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim lebih kecil dari nilai *loading factor* pengaruh Variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim melalui Kebijakan Pemerintah. *Total affect* pengaruh Variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim adalah sebesar 0.664 lebih besar dari *loading factor* pengaruh langsung yaitu 0.207. Hal ini menunjukkan bahwa Variabel Budaya mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim, akan tetapi pengaruh tersebut akan lebih kuat jika didukung oleh kebijakan-kebijakan pemerintah dalam hal pengembangan teknologi dan pendidikan, kebijakan ekonomi, kebijakan pertahanan dan keamanan, serta kebijakan bidang sosial budaya yang berpihak pada aspek maritim.

Riset menghasilkan temuan bahwa variabel Budaya dan variabel Kebijakan Pemerintah mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil riset juga menunjukkan bahwa pengaruh variabel budaya terhadap sistem ketahanan nasional bidang maritim akan semakin kuat jika diikuti dengan kebijakan pemerintah yang berorientasi pada budaya maritim. Hasil riset dapat digunakan sebagai acuan dalam merumuskan strategi untuk meningkatkan sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim yang melibatkan Kebijakan Pemerintah di bidang ekonomi, Pertahanan dan Keamanan, Pendidikan dan Teknologi, serta sosial budaya yang berorientasi pada budaya maritim. Untuk itu strategi

yang tepat untuk meningkatkan sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim adalah dengan membuat kebijakan-kebijakan yang terkait dengan aktivitas perekonomian. Kebijakan lain yang harus menjadi perhatian adalah yang terkait dengan pertahanan dan keamanan yang akan dapat menjamin pengamanan kegiatan perekonomian terutama di sektor maritime dan menjaga potensi sumberdaya alam kemaritiman untuk mendukung aktivitas perekonomian.

31. **Saran**

Buku berbasis riset ini telah dapat mengungkapkan temuan-temuan penting dalam rangka meningkatkan sistem ketahanan nasional bidang maritim. Saran yang berkaitan dengan temuan riset ini dapat disampaikan sebagai berikut:

- a. Hasil temuan riset ini dapat digunakan sebagai saran dan masukan bagi *stakeholder* terkait dalam perumusan strategi dan kebijakan serta upaya dalam rangka meningkatkan ketahanan nasional bidang maritim, mengingat negara Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dalam rangka menuju negara maritim yang diakui dunia. Cita-cita pemerintah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dapat segera terwujud jika pembenahan dilakukan pada sektor konektivitas dan infrastruktur kemaritiman yang mengedepankan aspek kearifan lokal. Dengan menjaga aspek kearifan lokal dalam kegiatan ekonominya, selain dapat meningkatkan ketahanan di bidang ekonomi maritim, juga dapat melestarikan budaya maritim di Indonesia.
- b. Selama ini negara Indonesia dikenal sebagai negara agraris, selanjutnya hasil temuan dalam riset ini dapat memberikan rekomendasi dan saran bagi pemerintah untuk mengaplikasikan kebijakan pemerintah yang semuanya berfokus pada sektor kelautan dan kemaritiman, selaras dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yang dapat diimplementasikan dalam bentuk penyusunan Peraturan/**Undang-Undang Indonesia sebagai Negara Maritim.**

- c. Saran selanjutnya sebagai implikasi manajerial utama adalah perlu adanya penguatan dan penambahan alat utama sistem persenjataan TNI khususnya TNI AL dalam tugas pokoknya menjaga pertahanan dan keamanan laut, serta kedaulatan maritim negara Indonesia. Karena muara dari semua kegiatan aktivitas maritim yang meliputi aspek ekonomi, budaya maritim dan kebijakan pemerintah serta ketahanan nasional bangsa Indonesia adalah keamanan dan kedaulatan maritim terlebih dahulu. Tanpa keamanan dan kedaulatan maritim maka semua aktivitas kemaritiman nasional tidak akan tercapai dengan baik.

INDEKS

A

Act East, 5
Alfred Thayer Mahan, 11, 22, 42
ASEAN Community, 5
Astagatra, 31, 32

B

Budaya, ii, iii, iv, v, vi, vii, 3, 5, 6, 7, 10, 11,
12, 13, 14, 17, 22, 24, 42, 47, 48, 50, 51,
54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 65, 66,
74, 75, 80, 81, 82, 85, 90, 92, 93, 94, 95,
96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104,
111, 112, 113, 114, 116, 117, 124

C

Candi Borobudur, 3
Cina, 4
Confirmatory Factor Analysis, 75, 77, 80,
81, 82, 83, 85, 86, 87

D

Deklarasi Juanda, 11, 47, 57, 59, 128
Dongsha, 4

F

four sha, 4

I

illegal drug, 7
illegal fishing, 7
illegal people, 7
Institut Teknologi Bandung, 107

K

Kamboja, 3, 25
Kebijakan, iii, iv, v, vi, vii, 7, 10, 11, 12, 13,
14, 18, 21, 22, 27, 28, 38, 40, 41, 42, 44,
47, 48, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 63,
65, 66, 74, 82, 83, 84, 86, 87, 90, 92, 93,
94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 103, 105,
106, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116,
117, 126, 127
Kejayaan Maritim Julian S. Corbett, 44
Kerajaan Campa, 3
Kerajaan Mataram kuno, 3
Kerajaan Tarumanegara, 3
Ketahanan Nasional, ii, iii, iv, v, vi, vii, 5, 7,
10, 11, 12, 13, 14, 21, 22, 27, 29, 30, 31,
32, 33, 34, 35, 47, 48, 54, 55, 56, 57, 58,
59, 60, 62, 63, 65, 67, 74, 75, 85, 86, 87,
93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102,
103, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117,
129

L

Laos, 3
LCS, 4

M

Malaysia, 2, 108
My Fish My Life, 46, 93, 96, 98, 99, 113,
127

N

Nansha, 4
nine dash line, 4

O

One Belt One Road (OBOR), 5

P

Pelabuhan Rotterdam, 10

Polder, 9

Poros Maritim Dunia, iv, 5, 7, 11, 22, 36,
38, 40, 41, 47, 53, 58, 59, 99, 118, 127

R

Ratu Beatrix, 10

Re-Balance, 5

Reklamasi Pantai Utara Jakarta, 6

Roi Durána, 7, 16, 128

S

Singapura (Tumasik), 2

Sir Julian Stafford Corbett, 44

Sriwijaya, 3, 25

Standart International Hub Port, 6

Stefan Claesson, 8, 18, 23, 24, 127

Structural Equation Modeling (SEM), iv,
66

T

trafficking, 7

X

Xisha, 4

Z

Zhongsha, 4

DAFTAR PUSTAKA

- Adams, KR., *Attack and Conquer, International Anarchy and the Offense-Defense Deterrence Balance*, International Security Winter 04. Vol. 28, No 8. Pp. 53, 2003.
- Bastari, A. *The Conceptual Model of The Influence Maritime Culture And Government Policy on The Maritime National Resilience*. Scopus-International Journal of Engineering And Applied Sciences, Volume 14, Issue 6, Maret 2019.
- Bastari, A. *The Model of Maritime Culture And Government Policy on National Resilience Using Structural Equation Model (SEM)*, Scopus-International Journal of Civil Engineering And Technology, Volume 10 ; Issue 3 – March 2019.
- Bradley W. Barr, *Understanding and Managing Marine Protected Areas Through Integrating Ecosystem Based Management Within Maritime Cultural Landscapes, Moving From Theory To Practice*. Ocean & Coastal Management Journal, Desember 2013.
- Buwono, H. *Budaya Maritim Indonesia, Peluang, Tantangan, dan Strategi*. Disampaikan pada sarasehan road map pembangunan kelautan dan kemaritiman Indonesia serta penancangan bulan maritim UGM, 28 Agustus 2014.
- C. Ma, XC. Zhang, B. Zhou, TY. Mao, *"Simulation Modeling For Wetland Utilization and Protection Based On System Dynamic Model in a Coastal City, China*, Science Direct Journal, Januari 2012.
- Cecil Jones School of Ocean Sciences, University College of North Wales, UK, *Fish-Trap Types: A Component Of The Maritime Cultural Landscape*, The International Journal Of Nautical Archaeology, Vol 28.No 1: Pp. 70-84, 2014.
- DeGroff, A., & Cargo, M. *Policy implementation: Implications for evaluation. Knowledge utilization, diffusion, implementation, transfer, and translation: Implications for evaluation*. New Directions for Evaluation, 2000.

- Departemen Pertahanan Republik Indonesia, *Bentuk-bentuk Ancaman Global, seperti di Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar*, Buku Putih Hankam, Hlm. 17, 2008.
- Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Banyuwangi, Laporan Kinerja 2018, Desember 2018.
- Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Lamongan, Laporan Kinerja 2018, Desember 2018.
- Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Probolinggo, Laporan Kinerja 2018, Desember 2018.
- Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkot Surabaya, Laporan Kinerja 2018, Desember 2018.
- Fischer, F., Miller, G. J., & Sidney, M. S. *Handbook of public policy analysis: theory, politics, and methods*. Boca Raton: Taylor & Francis Group, 2007.
- Ghozali I., *Model Persamaan Struktural Konsep dan Aplikasi dengan Program Amos 21.0. Semarang (ID)*. Badan penerbit Undip Semarang, 2010.
- Hidayah, Z. *Pemodelan Dinamika Sistem Dengan Pendekatan Game Theory untuk Tata Kelola Wilayah Pesisir*. Surabaya: Disertasi ITS 2017.
- Imurana, B. A. *The Politics of Public Policy and Problems of Implementation in Africa: An Appraisal of Ghana's National Health Insurance Scheme in Ga East District*. International Journal of Humanities and Social Science, 199, 2014.
- Juma, T. O., & Onkware, K. *The Challenges of Public Policy Formulation and Evaluation Through the Question "What, Who, How, and When"?* International Journal of Economics, Commerce and Management, 832, 2015.
- Hair JF, Black WC, Babin BJ, Anderson RE and R. Tatham, *Multivariat Data Analysis*, (17th ed.): Prentice Hall, New Jersey, 2010.
- Huntington, SP., *Melihat hubungan antara pemerintah dengan militer. Perlmutter, Amos, Militer dan Politik*, Raja Grasindo, Jakarta. 2000. Hlm 7-9, 2000.

- Huntington, SP., *The Common Defense*, New York, Columbia University Press, Hlm 1-25, 1961.
- Jon M. Erlandson, Madonna L. Moss b, Matthew Des Lauriers. *Life on The Edge: Early Maritime Cultures of The Pacific Coast of North America*. Quaternary Science Reviews, Agustus 2015.
- Keliat, M., *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 13. No 1. Juli 2009.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI, *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)*, 2011.
- Kementerian Negara Riset dan Teknologi RI., *Buku Putih 2005-2025, Penelitian Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi bidang Ketahanan Pangan*. Jakarta, 2006.
- Kementerian Pemberdayaan Aparatur Negara, *Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor PER/04/M.PAN/4/2007 tentang Pedoman Umum Formulasi, Implementasi, Evaluasi Kinerja, dan Revisi Kebijakan Publik di Lingkungan Lembaga Pemerintah Pusat dan Daerah*, 2007.
- Kementerian Pertahanan RI., *Buku Putih Pertahanan Indonesia 2015*. Jakarta 2015.
- Loren G. Davis, Department of Anthropology, Oregon State University, *Clarification Of And Comment On Erlandson Et Al. Life On The Edge: Early Maritime Cultures Of The Pacific Coast Of North America*. Quaternary Science Reviews. Maret 2015.
- Marsetio, *Seapower Indonesia*, Universitas Pertahanan Indonesia, Jakarta, 2014.
- Maurommati Bithas, Panayiotidis, *Operationalizing Sustainability In Urban Coastal Systems: A System Dynamics Analysis*, Journal of Science Direct October, 2013.
- Midranies, M., *Kajian Kebijakan Alutsista Pertahanan dan Keamanan Republik Indonesia*, Agus Hartanto (Ed), LIPI Press, Jakarta 2013. Hlm 2, 2013.

- Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dan Konsep Poros Maritim Dunia (PMD), 2017.
- PPI Brondong Lamongan, *Annual Report 2018*, Lamongan Desember 2018
- Pelindo III Surabaya, *Annual Report PT. Pelindo III Surabaya 2018*, Desember 2018
- Pelindo III Surabaya, *Annual Report Pelabuhan Probolinggo 2018*, Desember 2018
- Pelindo III Surabaya, *Annual Report Pelabuhan Banyuwangi 2018*, Desember 2018
- Salim, Letkol Laut (P), Ketahanan Pangan di Laut, *Sea Power Perspective ; "My Fish My Life"*, Penerbit Diandra Primamitra, Jakarta, September 2016.
- Singgih Tri Sulistiyono, Yety Rochwulaningsih, *Contest For Hegemony : The Dynamics Of Inland And Maritime Cultures Relations In the History Of Java Island , Indonesia*, Journal of Marine and Island Cultures, Des 2014.
- SF. Zhan, XC. Zhang, WP. Chen, *Dynamic Modelling For Ecological And Economic Sustainability In A Rapid Urbanizing Region (China)*, Science Direct Journal, September 2012.
- Subekti, R., *Penjabaran Nilai dalam Konsep Fungsionalisme dengan Ketertaikannya terhadap sebuah Proses Politik. "Memahami Ilmu Politik"*, Kompas Gramedia, Jakarta, Hlm 8 -10, 2010.
- Stefan Claesson, *An Ecosystem-Based Framework for Governance and Management of Maritime Cultural Heritage In The USA*. Journal of Marine Policy, Februari 2013.
- Steinberg, M., Jacobson, A., & Powadiuk, K. A Guide to Policy-Influence Evaluation: Selected Resources and Case Studies. *Public Health Agency of Canada's Innovation Strategy Projects*. 2015.
- Supriyatna, M., *Rujukan dari Peter Hays, Brenda Vallance, dan Alan Van Tassel., "American Defense Policy"*, John Hopkins University Press, 7th Edition, Hlm 3, 2013.

- Supriyatna, M., *"Tentang Ilmu Pertahanan"*, Yayasan Pustaka Obor. Jakarta, Hlm 115-117, 2014.
- Ramadhani. A, Indonesia-Belanda; *Negara Maritim dengan Potensi Laut Tanpa Batas*, Jurnal Nasional Ilmu Kelautan, 2015.
- Roi Durána. N, Begoña A. Farizob, María Xosé Rodríguez, *Conservation of Maritime Cultural Heritage: A Discrete Choice Experiment in A European Atlantic Region*, Journal of Marine Policy, September 2016.
- UU Nomor 4 Tahun 1960 tentang Deklarasi Juanda, Februari 1960.
- UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) UNCLOS, Desember 1985.
- UU Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, Indonesia Sebagai Negara Kepulauan, 1996.
- UU Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, Indonesia Sebagai Negara Kepulauan, 2014.
- Wardani, L. K. *City Heritage of the Mataram Islamic Kingdom in Indonesia*, The International Journal of Social Sciences, 2013.
- W.T.Tow, *Asia-Pacific Strategic Relations; Seeking Convergent Security*, Cambridge Univeristy Press, New York Pp. 3, 2015.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Laksamana Pertama TNI Dr. Ir. Avando Bastari, M.Phil. dilahirkan di Jakarta, pada 14 Juli 1964. Pendidikan militer dan umum yang pernah ditempuh, antara lain, meliputi: Akademi Angkatan Laut (AAL) Angkatan 33 tahun 1988, Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL) Angkatan 14 (1995), Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut (Seskoal) Angkatan 41 (2003), *National Defence College* di India (2016), Madras University di India pada prodi *S2 Defence Strategy* (2018), dan Universitas Brawijaya Malang pada prodi *S3 Ketahanan Nasional* (2020). Selain pendidikan, penulis juga mengikuti banyak pelatihan atau kursus, diantaranya *Defence Management Course* di Australia (2006), *Train-The Trainer Course* GPOI di USA (2010), *UN Command Defence Contingent Course* (2011), *UN Peacekeeping Operations Course* di Jakarta (2012), *Applied Approach (AA)* di Surabaya (2018). Riwayat penugasan penulis sangat bervariasi, pernah berdinasi di satuan kerja, seperti di KRI, Disinfohatal, Disharmat, Fasharkan, Dissenlekal, Disadal, Slogal, dan Mabes TNI. Tidak kalah menarik, penulis pernah berdinasi di luar negeri, seperti: *UN Military Observer* (Unicom-Iraq), *UN Military Observer* (UNMIN-Nepal), *Indonesia Delegation in UNIFIL Libanon*, *Indonesia Delegation in Congo*, *Indonesia Delegation on COE Comitte in UNHQ-New York*, dan *Indonesia Delegation in Haiti*. Terakhir penulis mendapatkan amanah penugasan di STTAL sebagai Komandan (Rektor). Tanda jasa yang dimiliki penulis, antara lain: BT. Yudha Dharma Nararya, SL.GOM VII, SL. Kesetiaan VIII, XVI dan XXIV, SL. Kebaktian Sosial, SL. Wira Nusa, SL. Santi Dharma II, SL. Dharma Samudra, BT. Jalasena Nararya, SL. Veteran, SL. Dwidya Sistha, SL. Wira Dharma, SL. Santi Dharma, SL. Dharma Nusa, *The Unmin Service Medal*, *The Unikom Service Medal*, dan *The United Nations Special Services Medal*. Disela-sela kegiatan dalam menjalankan tata kelola pendidikan, penulis aktif mengajar, melakukan riset yang dipublikasikan jurnal internasional bereputasi, dan pengabdian masyarakat. Penulis saat ini hidup berbahagia

bersama seorang istri tercinta, Dra. Hj. Irlina, dan dikaruniai tiga orang putri, Dara Sandrina Savor, Dinda Sakiya Sari, dan Diva Nadiastiti Audina.