

# Analisis Tata Kelola Maritim Indonesia: Implementasi Visi Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta

## *Indonesian Maritime Governance Analysis: Implementation of the Vision of the Yogyakarta Special Region Government*

\*Muhammad Ridha Iswardhana

<sup>1</sup>Prodi Ilmu Hubungan Internasional Universitas Teknologi Yogyakarta  
Jl. Ringroad Utara Siliwangi, Jombor, Sleman, D.I. Yogyakarta 55285, Indonesia

### ARTICLE INFO

Diterima tanggal : 3 Maret 2022  
Perbaikan naskah: 27 November 2023  
Disetujui terbit : 20 Desember 2023

\*Korespondensi penulis:  
Email: muhammad.ridha@staff.uty.ac.id

DOI: <http://dx.doi.org/10.15578/jksekp.v13i2.12542>



### ABSTRAK

Indonesia sebagai negara maritim memiliki banyak peluang dan ancaman. Hal tersebut memerlukan adanya perhatian yang lebih besar terhadap wilayah laut. Penelitian ini membahas strategi Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan peluang ekonomi dan mengatasi tantangan melalui Poros Maritim Dunia. Tujuan riset ini adalah menganalisa kebijakan Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dalam pengembangan wilayah pesisir menggunakan teori geopolitik dan teori kekuatan laut. Penelitian ini menerapkan metode kualitatif studi kasus. Data yang digunakan berupa data primer melalui wawancara dan data sekunder yang diperoleh dari buku, artikel jurnal dan publikasi daring. Penulis menemukan bahwa sinergitas penegak hukum, diplomasi maritim sudah cukup baik, namun perlu lebih aktif melibatkan masyarakat untuk pengelolaan sumber daya hayati yang berkelanjutan dan peningkatan SDM masyarakat pesisir. Sementara Visi Gubernur DIY bernama Abad Samudera Hindia belum terlaksana dengan maksimal. Masyarakat membutuhkan tambahan pembangunan TPI baru dan pengembangan TPI menjadi PPN dan PPS untuk meningkatkan produktivitas dan kesejahteraan nelayan. Dapat disimpulkan bahwa pemerintah pusat dan daerah harus selalu memperhatikan pengelolaan laut, khususnya untuk pemanfaatan sumber daya dan pangan. Bahwa laut memiliki kekayaan alam yang berlimpah dapat digunakan meningkatkan gizi masyarakat dan pendapatan negara.

**Kata Kunci:** Abad Samudera Hindia; Daerah Istimewa Yogyakarta; Indonesia; laut; pengelolaan

### ABSTRACT

Indonesia, as a maritime country, has many opportunities and threats. This condition requires greater attention to the sea area. This research discusses the strategy of the Government of Indonesia to increase economic opportunities and overcome challenges through the World Maritime Fulcrum. This research aims to analyze the policies of the Government of Indonesia and the Provincial Government of DIY in developing coastal areas using geopolitical theory and the theory of sea power. This study uses a qualitative case study method. The data used are primary data through interviews and secondary data obtained from books, journal articles and online publications. The author finds that the synergism between law enforcement and maritime diplomacy is good enough. However, it is necessary to involve the community more actively in the sustainable management of biological resources and to increase the human resources of coastal communities. Meanwhile, the vision of the Governor of DIY called the Century of the Indian Ocean, has not been implemented optimally. The community needs additional construction of new TPI and development of TPI to become PPN and PPS to increase the productivity and welfare of fishermen. It can be concluded that the central and regional governments must always pay attention to marine management, especially for utilising resources and food. That the sea has abundant natural wealth can be used to improve people's nutrition and state income.

**Keywords:** Indian Ocean Century; Yogyakarta Province; Indonesia; sea; management

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki wilayah laut seluas 5,8 juta km<sup>2</sup> dengan 17.504 pulau, 95.181 km<sup>2</sup> garis pantai, dan sebagai bagian dari *Great Ocean Conveyor Belt* (KKP, 2019). Posisi Indonesia yang strategis pada dua samudera menjadi penghubung bagi Benua Asia dan Benua Australia. Berbagai realitas tersebut merupakan potensi luar biasa bagi kesejahteraan dan kemajuan bangsa. Wilayah perairan juga menyimpan banyak

potensi kelautan yang semakin menguatkan bukti bahwa laut merupakan kekuatan dan masa depan negara. Tetapi realitasnya pola pembangunan cenderung berorientasi pada pengembangan daratan (Sudarmo, 2014). Padahal laut Indonesia memiliki peluang yang dapat dikembangkan sebagai penggerak perekonomian nasional, seperti perikanan, sumber daya hayati, pariwisata, ekonomi pesisir, transportasi, logistik, energi, telekomunikasi, dan pertambangan.

Pemanfaatan sektor kelautan yang kurang maksimal menyebabkan belum meratanya kemakmuran rakyat (Anna, 2020). Pemerintah Indonesia dapat menggandeng pelaku usaha dalam negeri dan masyarakat pesisir untuk mempercepat pembangunan ekonomi dan industri maritim. Jika Indonesia dapat memaksimalkan pengelolaan bidang kelautan secara optimal dapat mendukung menjadi negara maju sebagaimana negara maju akibat pemanfaatan laut yang optimal (Surya, 2009). Oleh karena itu, perlu ada perubahan cara pandang dan fokus pembangunan untuk memberdayakan potensi kelautan negeri. Kemaritiman memiliki potensi besar untuk menghidupi puluhan juta rakyat dan menghasilkan devisa.

Artikel ini dirancang untuk menghasilkan data yang lengkap dan mendalam dengan berfokus pada mengorientasikan Samudera Hindia sebagai masa depan Bangsa Indonesia. Merujuk pada hal itu kemudian disusunlah tiga rumusan permasalahan, yakni:

1. Seberapa besar pendapatan sektor kelautan terhadap PDB nasional dibandingkan negara lain?
2. Bagaimana strategi pengelolaan maritim Pemerintah Indonesia merespons berbagai ancaman yang ada?
3. Bagaimana kebutuhan dan respons kebijakan pemerintah DIY dalam pemanfaatan Samudera Hindia?

Penelitian ini dilaksanakan mengacu pada teori geopolitik untuk menjelaskan Indonesia dalam melihat realitas wilayah yang mayoritas berbentuk laut sebagai dasar arah dan kebijakan nasional. Sementara teori kekuatan laut digunakan untuk menjawab realitas peluang dan tantangan pada wilayah maritim Indonesia. Pendekatan metodologi riset yang digunakan adalah penelitian kualitatif, yang diterapkan untuk menjelaskan secara deskriptif persoalan melalui studi kasus. Dengan pendekatan ini, diperoleh data dan fakta berdasarkan informasi dari individu, kelompok, dan data lembaga secara mendetail. Penelitian kualitatif dipilih untuk memberikan pemahaman lebih mendalam tentang kasus yang sebenarnya terjadi. Pengumpulan data dilakukan menggunakan teknik wawancara, yang hasilnya dianalisis secara objektif, spesifik, dan terperinci (Krisyantono, 2014). Melalui penelitian kualitatif dapat disusun dan diidentifikasi jawaban secara sebenar-benarnya dalam riset berdasarkan langkah-langkah logis hingga menghasilkan kesimpulan yang tepat. Bentuk penelitian kualitatif yang dilakukan, diantaranya: eksplorasi

permasalahan, review literatur, wawancara mendalam, analisa data berbentuk deskriptif, dan penulisan laporan yang terstruktur (Creswell, 2012).

Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui:

1. Studi Literatur: Pencarian sumber data primer dari penelitian dan artikel yang telah terbit tentang dengan tata kelola kelembagaan, pola koordinasi, dan strategi kebijakan laut di Indonesia dan DIY.
2. Data Laporan: Pencarian sumber data sekunder dari laporan yang dirilis resmi oleh kementerian/Lembaga, antara lain: TNI AL, KKP RI, POLAIR POLRI, Pemda DIY, Pemkab Bantul, Pemkab Gunung Kidul, dan Pemkab Kulon Progo.
3. Wawancara Mendalam: Pencarian sumber data primer dengan melakukan wawancara langsung menggunakan aplikasi Zoom terhadap narasumber mengenai keamanan laut di Kemenko Polhukam, TNI AL, BAKAMLA RI, KKP RI, POLAIR POLRI, DJBC, Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI), dan media Kumparan.

Penelitian ini penting karena masih terbatasnya riset tentang tata kelola pengelolaan maritim di Indonesia dan Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dengan menggunakan pendekatan geopolitik dan kekuatan laut. Pasca dicituskannya Poros Maritim Dunia Pemerintah Indonesia memiliki strategi tata kelola laut yang menjadi dasar pengelolaan wilayah laut nasional. Strategi tersebut berdampak pada perubahan cara pandang Pemerintah Indonesia dan DIY dengan memberikan perhatian lebih besar terhadap laut. Apalagi sebagian wilayah pesisir Indonesia dan seluruh pantai Yogyakarta menghadap ke Samudera Hindia. Realitas tersebut direspons dengan adanya Visi Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) 2017-2022 dan 2022-2027 bernama "Menyongsong Abad Samudera Hindia". Visi tersebut menyebabkan perubahan fokus pembangunan di DIY untuk meningkatkan pemanfaatan laut secara berkelanjutan. Penelitian ini hadir untuk berupaya menjelaskan politik dan kebijakan kelautan di Indonesia maupun Yogyakarta melalui tata kelola berdasarkan realitas kebutuhan, peluang, dan tantangan.

## KONDISI LAUT INDONESIA

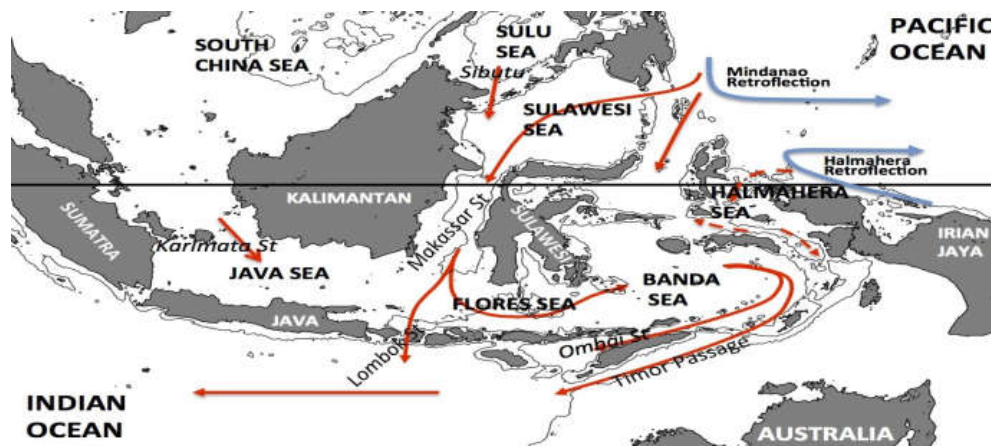
### Potensi dan Ancaman Laut Indonesia

Laut sebagai perairan berperan penting terhadap kehidupan manusia maupun makhluk hidup lainnya di bumi. Laut berkontribusi terhadap

iklim dunia dengan memindahkan panas ke kutub dari wilayah khatulistiwa yang membuat bumi cukup hangat untuk ditinggali (Surinati, 2013). Arus laut dan samudera telah menjadi sabuk aliran laut yang menghubungkan setiap samudera di dunia menyerap energi panas matahari hingga mempunyai kandungan luar biasa. Wilayah Indonesia yang 70%-nya merupakan lautan menyediakan cukup sumber makanan, bahan pertambangan, obat-obatan, hingga sumber mata pencaharian. Apalagi terdapat keberadaan plankton dan terumbu karang yang berperan penting bagi kehidupan manusia sebagai penyedia oksigen sekaligus menyerap karbon dioksida di atmosfer bumi. Hal tersebut akibat posisi Indonesia yang memiliki Arus Lintas Indonesia (ARLINDO) yang menyebabkan tingginya kekayaan keanekaragaman hayati di Indonesia seperti di Gambar 1 (Suman *et al.*, 2016).

Indonesia berbatasan laut dengan sepuluh negara, diantaranya: Malaysia, Filipina, Vietnam, Thailand, India, Singapura, Papua Nugini, Australia, Timor Leste, dan Palau (Iswardhana dan Arisanto, 2022). Lautan Indonesia diperkirakan mempunyai potensi keekonomian mencapai USD 19,5 Triliun per tahun (Anna, 2020) dapat dilihat pada Tabel 1.

Selain seperti ditunjukkan pada Tabel 1, laut Indonesia dapat pula menyediakan potensi untuk kemanfaatan pada bidang lain, seperti pariwisata pantai, wisata budaya, turisme pesiar, pelancongan olahraga, safari alam, dan wisata bisnis. Terdapat juga prospek industri galangan kapal yang dapat mendukung menggerakkan ekonomi. Misalnya bisnis perkapalan, industri jangkar, industri peralatan navigasi, industri plat baja, industri perpipaan, industri instalasi listrik, industri mesin kapal,



Gambar 1. Arus Laut Indonesia (ARLINDO).

Tabel 1. Potensi Keekonomian Laut Indonesia.

Macam Potensi	Jumlah
Budi daya ikan	Kakap, gobia, dan kerapu dengan potensi kelautan sebesar 9,3 juta ton setiap tahunnya (KKP, 2019)
Budi daya ikan hias	Sebanyak 236 jenis ikan hias terbaik di dunia
Budi daya rumput laut dan terumbu karang	Seluas 85.707 km <sup>2</sup> dengan 6 dari 10 wilayah ekosistem terumbu karang terbaik di dunia (KKP, 2018)
Budi daya moluska	Mutiara, teripang, dan kerang-kerangan (KKP, 2020)
Budi daya industri bioteknologi kelautan	Benih ikan, udang, bahan pangan, dan pakan alami (Yuniar, 2012)
Budi daya hutan mangrove	Seluas 4,25 juta hektar (KKP, 2016)
Sumber daya mineral	Minyak dan gas bumi, gas biogenik kelautan, pasir kuarsa, kromit, posporit, monazite dan zirkon, emas dan perak, pasir besi, timah, agregat bahan konstruksi, nodul dan kerak mangan, dan mineral hidrotermal.
Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)	Memiliki tiga (3) ALKI dengan potensi sebesar USD 1,5 Juta atau Rp 23,3 Miliar setiap harinya (Yashuananda et al, 2018)

Sumber: Data diolah oleh penulis.

industri baling-baling kapal, industri penangkapan ikan, pelabuhan, transportasi, industri lepas pantai, dan industri pertahanan. Berbagai realitas di atas menunjukkan bahwa perairan laut Indonesia menjadi wilayah penting karena berkontribusi terhadap iklim global; memiliki banyak kekayaan alam; dan dilintasi oleh banyak kapal penumpang, dagang, maupun perang dari berbagai belahan dunia. Hal-hal tersebut dapat menunjukkan Indonesia sebagai negara maritim (Sumarno, 2012).

Meskipun begitu, sektor kelautan Indonesia belum menjadi tulang punggung dari pertumbuhan dan perekonomian nasional. Ini ditunjukkan dengan rendahnya persentase sumbangsih terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) setiap tahunnya dibandingkan negara lain.

Tabel 2. Persentase Kontribusi Laut Terhadap PDB.

Kawasan/Negara	Persentase Kontribusi (2020)
Eropa	60% (Widodo, 2018)
Vietnam	57,63% (Widodo, 2018)
Tiongkok	48,4% (Widodo, 2018)
Indonesia	11,31% (Kominfo, 2022)

Pada Tabel 2 terlihat kontradiksi menyangkut masih sedikitnya potensi kelautan yang dimanfaatkan Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia perlu meningkatkan perhatian memanfaatkan maritim. Luasnya wilayah laut dan berbatasan dengan berbagai negara juga menyebabkan besarnya terjadi risiko banyak kejahatan. Berbagai pelanggaran hukum terjadi di laut, antara lain: penyelundupan sumber daya hayati, perompakan, pencurian ikan dan biota laut, perdagangan manusia, dan pembajakan (Iswardhana *et al.*, 2021). Apabila bangsa Indonesia tidak menyadari potensi dan ancaman maritim, maka kemajuan dan kemakmuran negara dapat terhambat.

Sebaliknya, pemanfaatan laut berlebihan juga dapat berdampak pada penurunan kualitas lingkungan (Dirhamsyah, 2006). Terdapat beragam dampak kerugian dari pemanfaatan alam berlebih, diantaranya: berpotensi menyebabkan kepunahan biota laut, pengelolaan sampah yang buruk menyebabkan adanya pencemaran air, penggunaan bom maupun pukat harimau membuat kerusakan ekosistem terumbu karang, kegiatan transportasi mengganggu kelangsungan biota laut, dan budidaya tambak mengancam kelestarian mangrove. Berbagai ancaman di atas erat kaitannya dengan kemudahan transportasi, kemajuan teknologi, liberalisasi perdagangan, dan globalisasi. Berbagai hal tersebut turut berdampak pada perubahan kehidupan sosial

dan budaya masyarakat. Bangsa Indonesia menjadi cenderung mementingkan diri sendiri dan tidak mempedulikan orang lain (Iswardhana & Widiono, 2021). Adanya peningkatan perekonomian nasional berdampak pada semakin meningkatnya kebutuhan menyebabkan penggunaan sumber daya alam berlebihan dan kerusakan lingkungan. Akibatnya, terjadi berbagai ancaman perihal kelestarian dan pelanggaran hukum dengan bermacam kejahatan yang merusak laut nasional untuk kepentingan pribadi (Chotimah *et al.*, 2021). Berdasarkan berbagai hal di atas dapat dipahami bahwa perairan laut nasional memiliki berbagai macam peluang dan ancaman terhadap perdagangan, kepelabuhan, transportasi, mobilitas, logistik, dan telekomunikasi yang mendukung laju perekonomian negara. Beraneka ragam hal tersebut perlu dikelola lebih baik untuk mewujudkan pemerataan pembangunan bagi seluruh masyarakat Indonesia.

## STRATEGI NASIONAL PENGELOLAAN LAUT

### Strategi dan Pengelolaan Laut

Histori masa lalu membuktikan bahwa Indonesia memiliki peradaban dan kemajuan hebat akibat penguasaan laut yang mumpuni. Sriwijaya, Majapahit, dan Demak menjadi kerajaan yang besar pada masanya dapat menjadi pembelajaran kesuksesan kepemilikan dan pemanfaatan kekuatan maritim yang hebat. Kerajaan-kerajaan masa lalu menggunakan geopolitik dengan memaksimalkan pengelolaan maritim yang menyebabkan dianggap memiliki kejayaan dalam ekonomi dan politik (Effendi, 2019). Berbagai kerajaan di nusantara berhasil menjadi negeri yang makmur dan besar didukung kekuatan armada maritim yang kuat (Yulianti, 2014). Berbagai bangsa lain yang turut menjajah Indonesia, seperti Portugis, VOC, Inggris, Belanda, dan Jepang pun bisa menguasai Indonesia sangat lama hingga 3,5 Abad karena didukung oleh pengelolaan laut yang baik (Purwanto, 2015).

Meskipun awalnya Pemerintah Indonesia Era Orde Lama dan Orde Baru belum memberikan perhatian yang besar terhadap wilayah maritim. Pola pembangunan lampau tersebut berfokus pada daratan dan Jawa Sentris menyebabkan ketimpangan, yang menyebabkan kelangkaan, tingginya harga setiap barang, dan berujung pada tidak maksimalnya pertumbuhan ekonomi nasional. Aksesibilitas antar pulau di seluruh Indonesia yang menjadi jantung ekonomi nasional belum sepenuhnya menjadi prioritas pemerintah sebagai bagian tidak terpisahkan dari pembangunan nasional. Padahal secara kondisi

kenyataan ruang wilayah Indonesia 70% merupakan berbentuk perairan laut yang perlu dimanfaatkan dengan lebih optimal. Dibutuhkan pengembalian identitas nasional sebagai bangsa maritim. Sebuah bangsa yang tidak hanya bangga memiliki geografis berupa dikelilingi lautan, melainkan sukses memanfaatkan dan mengelola laut.

Pemerintah Indonesia kemudian menghasilkan strategi bernama Poros Maritim Dunia untuk mewujudkan laut sebagai kekuatan negara, antara lain: 1) Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, 2) Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama, 3) Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim, 4) Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan, dan 5) Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim (Iswardhana, 2020).

Keberadaan Poros Maritim sebagai strategi pembangunan kelautan nasional harus terintegrasi dengan melibatkan tidak hanya aktor pemerintah, melainkan juga masyarakat dan pelaku usaha. Poros Maritim Dunia sebagai tujuan dan kepentingan nasional memudahkan Indonesia dalam bertransformasi menjadi negara maritim maju dengan memperhatikan perlindungan hukum, tata kelola yang profesional, penguatan budaya bahari, ekonomi maritim, dan memperhatikan kelestarian lingkungan. Keberadaan Poros Maritim Dunia merupakan awal yang baik dalam mencapai pertahanan laut yang kuat melalui kontrol maritim. Kebijakan Poros Maritim Dunia tersebut merupakan 'pesan' kepada dunia internasional tentang keseriusan Pemerintah Indonesia dalam mengelola wilayah lautannya sebaik mungkin.

Berdasarkan lima hal dalam Poros Maritim Dunia tersebut merupakan bentuk geopolitik Pemerintah Indonesia memanfaatkan perairan laut lebih baik. Istilah geopolitik sebenarnya merupakan sebuah teori tentang cara pandang sebuah negara terhadap wilayahnya yang diawali oleh Karl Haushofer ketika mendirikan "*Institut für*

*Geopolitik*" pada tahun 1925 bersama sekelompok profesor Geografi Jerman. Terdiri atas Karl Haushofer, Herman Lautensach, Ernst Obst, dan Otto Maull. Keempat tokoh tersebut mengusulkan sebuah bidang studi baru dengan nama Geopolitik pada tahun 1928 (Iswardhana, 2022). Geopolitik merupakan doktrin hubungan antara wilayah dan kebijakan politik sebuah negara dengan menitikberatkan pada faktor geografi. Geopolitik dianggap penting mengingat sebuah negara tidak bisa memilih atau menukar wilayahnya, sebaliknya negara harus dapat mengelola wilayahnya dengan maksimal (Bassin, 2016). Geopolitik berkembang sebagaimana dijelaskan oleh Hans Weigert bahwa bidang ini merupakan ilmu yang menghubungkan antara peristiwa politik dalam kaitannya dengan wilayah sebuah negara. Bahwa adanya faktor geografis setiap negara akan menentukan perilaku masyarakat dan tindakan politik pemerintah. Frederick Ratzel turut menjabarkan geopolitik sebagai teori ruang, yakni negara memerlukan adanya ruang atau wilayah untuk berkembang yang selanjutnya menyebabkan adanya perluasan wilayah. Haushofer juga menjelaskan faktor geografis menyebabkan adanya ekspansi, akibat adanya tuntutan ekonomi, sosial, ras. Berikutnya Halford Mackinder menjelaskan bahwa siapa saja yang menguasai wilayah-wilayah yang strategis, maka dapat dianggap menguasai dunia (Tuathail, 1996).

Dalam melaksanakan Poros Maritim Dunia sebagai geopolitik, Indonesia juga perlu mempertimbangkan aspek pengelolaan berkelanjutan. Pendekatan tidak boleh hanya berorientasi pada sisi ekonomi saja, melainkan juga harus memperhatikan lingkungan dan masyarakat. Apalagi pemulihan kelestarian di laut membutuhkan waktu lama dan usaha yang lebih besar (Iswardhana, 2022). Dapat dipahami bahwa Poros Maritim Dunia sebagai strategi nasional akan menentukan kemampuan negara menunjukkan geopolitik kedaulatannya, jika gagal memiliki mengimplementasikan pola pikir secara konkret dapat melemahkan negara tersebut. Sebaliknya, apabila Indonesia berhasil melaksanakan strategi maritim, negara ini akan menjadi negara maju dalam dua hingga tiga dekade ke depan.

Bersumber pada Poros Maritim Dunia, pengelolaan laut Indonesia dapat dijabarkan dalam empat (4) langkah nyata, antara lain:

1. Pengelolaan tata kelola kelembagaan keamanan laut Indonesia perlu dilakukan secara terkoordinasi antar aktor penegak hukum. Saat ini terdapat berbagai lembaga negara yang menjaga keamanan laut, diantaranya: TNI AL,

- Badan Keamanan Laut (Bakamla), Polairud, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), dan Bea Cukai (Iswardhana et al, 2021). Terlalu banyaknya lembaga yang mengawasi laut dianggap menghambat perwujudan geopolitik maritim karena tumpang-tindih kewenangan dan persaingan antar lembaga. Indonesia perlu memiliki sebuah lembaga keamanan laut koordinator untuk mendukung perlindungan wilayah laut yang berbatasan dengan berbagai negara di Asia Pasifik (Wibawa et al, 2021). Perlu adanya keterpaduan antar penegak hukum perlu melalui sinergitas seluruh komponen penegak hukum. Apabila terdapat lembaga keamanan laut tunggal yang kuat dapat meminimalkan krisis, sengketa, konfrontasi, dan perang. Dengan terciptanya keamanan laut menyebabkan perbatasan laut yang aman, mencegah terjadinya berbagai tindak kejahatan, dan mendukung kegiatan ekonomi. Apalagi terdapat berbagai selat dan laut di ketiga ALKI membutuhkan perhatian *outward looking* dengan menciptakan lembaga keamanan laut tunggal melindungi pelayaran seiring dinamika internasional (Kusumastanto, 2015).
2. Melaksanakan diplomasi maritim untuk menjaga kedaulatan negara yang berhubungan dengan supremasi hukum dan perlindungan. Selama tahun 2022, tercatat 438 kapal Vietnam memasuki perairan Natuna utara yang melakukan tindakan penangkapan ikan secara ilegal (Kompas, 2023). Sementara wilayah-wilayah Indonesia lainnya seperti Selat Malaka, Selat Makassar, Selat Ombai, dan Selat Obi tidak tercatat. Berdasarkan realitas tersebut, Pemerintah Indonesia melalui lembaga-lembaga penegak hukum di laut perlu meningkatkan patroli di seluruh wilayah perairan Indonesia dengan melibatkan masyarakat pesisir. Keberadaan para nelayan memberikan pesan bahwa wilayah tersebut adalah kawasan perairan Indonesia. Nelayan-nelayan juga dapat membagikan informasi dan peristiwa yang terjadi di laut perbatasan jika terjadi tindakan yang mengancam kedaulatan laut nasional. Diplomasi maritim juga dapat dilaksanakan dalam bentuk kerja sama antar lembaga keamanan laut dengan mitra dari negara lain. Kerja sama tersebut dapat berbentuk kunjungan pimpinan, pertukaran pasukan, pertukaran informasi, latihan gabungan, dan pembuatan kerja sama resmi. Melalui kerja sama lintas negara, lembaga keamanan laut nasional belajar dari negara lain yang dianggap lebih canggih dan maju. Diplomasi maritim dapat pula dimanfaatkan ketika terjadi permasalahan di wilayah perbatasan dengan mengutamakan pada komunikasi dan pertukaran data.
  3. Mengelola sumber daya hayati kelautan dengan bijaksana dan berkelanjutan. Berdasarkan data IOJI tahun 2023, hampir seluruh perairan Indonesia mengalami pencemaran laut yang diakibatkan oleh tumpahan minyak, seperti Selat Malaka, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Makassar. Tumpahan tersebut tidak hanya merusak terumbu karang, melainkan juga membunuh sumber daya laut secara keseluruhan (IOJI, 2023). Perlu pendayagunaan sumber daya hayati maritim yang memperhatikan lingkungan, seperti: menjaga kelestarian terumbu karang, tidak merusak habitat, menggunakan alat tangkap yang ramah lingkungan, memiliki batasan dan selektif dalam menangkap ikan ukuran maupun jenis tertentu, tidak membunuh flora fauna yang dilindungi, dan tidak membahayakan keselamatan nelayan. Selain itu, pengelolaan sumber daya kelautan dapat menggabungkan pendekatan tradisional dan teknologi modern melalui penggunaan musim dan pembibitan agar dapat menghasilkan komoditas yang bernilai jual tinggi. Pemerintah juga harus selektif dalam memberikan izin dan meningkatkan pengawasan terhadap penangkapan ikan asing untuk meningkatkan produksi nelayan lokal. Berbagai hal tentang pengelolaan sumber daya secara bijak di atas harus dilaksanakan untuk menunjukkan Indonesia memiliki kekuatan laut yang kuat.
  4. Peningkatan sumber daya manusia, produktivitas, dan kesejahteraan nelayan melalui peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) untuk mewujudkan budaya bahari. Fakta membuktikan bahwa 90% nelayan Indonesia mengalami kemiskinan. Terdapat berbagai penyebab kemiskinan nelayan, diantaranya: keterbatasan pendidikan dan pelatihan, rendahnya modal, keterbatasan peralatan, harga ikan yang tidak menguntungkan, dan ancaman nelayan asing (Anwar dan Wahyuni, 2019). Perlu adanya pemberdayaan nelayan melalui edukasi mengenai budaya maritim sebagai sebuah identitas kebanggaan, edukasi peluang kekayaan laut, pelatihan dan pengembangan usaha keekonomian bisnis, geopolitik perbatasan laut, dan ajakan menjaga keamanan bersama (Anriani et al, 2019). Peningkatan SDM dapat pula dilakukan melalui pembuatan aturan tentang kewajiban dan pembagian keuntungan antar pelaku usaha, penataan usaha perikanan dengan pembagian hasil yang adil, pembentukan kelompok-kelompok usaha dan koperasi bagi nelayan, pelatihan pengelolaan tangkap ikan dan

keuangan, pemberdayaan keterampilan dasar teknis, pelatihan pelaksanaan perikanan dan pertambangan laut (Nugroho, 2018), pelatihan evakuasi bencana dan kecelakaan, peningkatan konektivitas antar pulau kecil, perbaikan sarana dan prasarana bagi nelayan maupun tempat tinggalnya, pemanfaatan teknologi (Iswardhana, 2021), dan pemberdayaan masyarakat terkait pariwisata maritim (Rif'an, 2018). Pelatihan, pendampingan, dan pemberdayaan harus dilakukan agar para nelayan dapat mandiri. Profesi nelayan harus menjadi mata pencaharian yang terhormat dengan prospek kesejahteraan baik sehingga menjadi profesi yang menarik bagi generasi muda di desa. Realitasnya nelayan cenderung merupakan orang-orang tua yang kurang mendapatkan perhatian berdampak pada rendahnya produktivitas dan hidup dalam kemiskinan (Arifin *et al.*, 2020). Nelayan cenderung miskin karena didominasi oleh nelayan buruh yang memperoleh penghasilan relatif kecil dan pendidikan yang rendah sementara jumlah total penghasilan per kapal sebenarnya cukup besar (Kurniasari, 2016).

Keempat kebijakan nyata pengelolaan laut Indonesia tersebut merupakan implementasi dari teori kekuatan laut. Teori kekuatan laut merupakan pendekatan yang melihat kemampuan sebuah negara dapat mendayagunakan unsur kelautan dengan maksimal untuk kemajuan sebuah bangsa. Kemajuan dan kejayaan sebuah negara ditentukan oleh kemampuan pemerintah dalam mengelola segala potensi yang berkaitan di maritim. Jika negara tersebut dapat melindungi, mengelola, dan mengendalikan wilayah maritimnya tentunya dapat menggunakan hal tersebut untuk kepentingan nasional dan mencegah gangguan dari negara lain. Teori kekuatan laut secara garis besar menitikberatkan pada beberapa hal, antara lain: kondisi geografis, realitas negara dikaitkan dengan laut, dampak kelautan terhadap masyarakat, besaran jumlah penduduk, karakteristik masyarakat, dan prioritas pemerintah (Mahan, 1987).

Teori ini dapat dibagi menjadi dua dimensi, yakni: *Pertama*, dimensi taktis bahwa maritim memiliki aspek yang strategis sebagai sebuah karakter bangsa ditunjukkan dengan negara memandang wilayah lautnya untuk kepentingan nasional. Dimensi ini berdampak pada karakter sebuah negara, gagasan nasional, nilai-nilai yang dianut bersama, dan perencanaan jangka panjang dalam pengelolaan laut. Bahwa laut tidak hanya dianggap sebatas sebagai sarana, melainkan sumber dari SDA untuk mewujudkan kesejahteraan

masyarakat dan kemajuan sebuah negara. *Kedua*, dimensi implementasi merupakan upaya nyata dalam pemanfaatan wilayah laut berupa industri sumber daya, transportasi, perdagangan, keamanan, dan pertahanan nasional. Teori kekuatan laut tidak hanya menitikberatkan pada bidang keamanan dan pertahanan saja, melainkan juga seluruh peluang, baik kekayaan alam, perdagangan, dan transportasi. Meskipun pada realitasnya manusia tinggal di daratan, namun tetap memerlukan laut sebagai sumber kehidupan dan penghubung antar wilayah. Apabila dapat menguasai laut dapat lebih mudah untuk memengaruhi dunia internasional.

Dalam mencapai teori kekuatan laut dijelaskan perlunya fokus pembangunan maritim dengan menggabungkan kekuatan militer dan ekonomi secara bersamaan. Sebagaimana 70% wilayah Indonesia berbentuk lautan, keberadaan kekuatan laut dapat mendukung peningkatan daya saing dan mewujudkan keamanan nasional. Diplomasi maritim juga menjadi unsur yang penting melalui kerja sama dan kehadiran lembaga penegak hukum di laut dalam rangka menjaga kedaulatan maritim Indonesia. Adanya pelibatan nelayan dalam diplomasi maritim juga untuk menunjukkan kepada dunia internasional bahwa Indonesia merupakan negara maritim yang kuat. Sementara pengelolaan kekayaan laut yang bijak dapat terjadi apabila masyarakat pesisir sudah memiliki kualitas SDM yang mumpuni. Semakin berkualitas SDM nelayan Indonesia berdampak pada peningkatan produktivitas dan kesejahteraan komunitas pesisir. Dapat dipahami apabila keempat kebijakan pengelolaan laut Indonesia dapat tercapai maksimal maka Indonesia menjadi negara yang memiliki kekuatan laut mumpuni.

## KEBIJAKAN PENGELOLAAN LAUT DIY TERHADAP SAMUDERA HINDIA

### Pemanfaatan Wilayah Laut DIY di Samudera Hindia

Provinsi DIY berada di wilayah strategis karena berada di tengah Pulau Jawa bagian selatan dengan diapit oleh Provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur di daratan. Penentuan DIY dipilih mengingat wilayah ini dianggap menjadi "mini-Indonesia" yang memiliki garis pantai yang panjang, namun masih berfokus di daratan. Wilayah ini memiliki otonomi khusus sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta. Keistimewaan Yogyakarta merupakan pengakuan terhadap DIY yang memiliki kekhususan atas dasar filosofis, historis, dan budaya. Pemerintah DIY memiliki kewenangan dalam menjalankan

otonomi daerah dalam bentuk jabatan, kewenangan, tata ruang, pertanahan, dan kebudayaan (BPK Yogyakarta, 2013). Implementasi otonomi khusus dengan memperhatikan kondisi nyata, kebutuhan masyarakat, idealisme pemerintah, dan pagu anggaran. Hubungannya dengan pengelolaan laut, Pemerintah DIY melalui otonomi daerah menetapkan kebijakan sebagai fokus pembangunan dengan memperhatikan pada kondisi wilayah dan strategi nasional Poros Maritim Dunia.

Daerah ini awalnya cenderung banyak melakukan pembangunan di permukaan darat, mengingat pengembangan wilayah lebih banyak pada Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman yang relatif berdekatan Kota Solo dan Kabupaten Magelang, Provinsi Jawa Tengah. Sementara pengembangan infrastruktur di Kabupaten Gunung Kidul cenderung tertinggal karena dekat dengan Kabupaten Pacitan, Jawa Timur dan Kabupaten Bantul maupun Kulon Progo mengalami ketimpangan dan mengalami perkembangan yang lambat, terutama pembangunan di wilayah pantai (Nabila & Laut, 2021). Apalagi dalam lima belas tahun terakhir pembangunan di DIY lebih banyak dilakukan pada wilayah daratan, seperti infrastruktur jalan, fasilitas umum, destinasi pariwisata, dan akomodasi turisme (Budiman, 2015).

Padahal realitasnya provinsi ini menghadap ke Samudera Hindia yang berbatasan hingga negara Australia. Provinsi DIY memiliki garis pantai sepanjang 126 km pada Kabupaten Bantul, Gunung Kidul, dan Kulonprogo menunjukkan posisi strategis yang memiliki beragam potensi dan keuntungan ekonomi. Keberadaan ketiga kabupaten tersebut selanjutnya dapat dikembangkan menjadi berbagai pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah selatan Pulau Jawa, diantaranya: pusat pariwisata kelautan (Sudarsono & Susantun, 2019), pusat perdagangan maritim, pusat industri perikanan (Kamim *et al.*, 2018), pusat pendidikan dan riset bahari, dan pusat olahraga air (Hadi & Yulianto, 2021).

Kondisi tersebut kemudian ditindaklanjuti dengan dicituskannya gagasan Gubernur Provinsi DIY, Sri Sultan Hamengku Buwono X berupa visi “Menyongsong Abad Samudera Hindia untuk Kemuliaan Martabat Masyarakat Yogya” pada Agustus 2017 (Wibawa, 2017). Visi tersebut dijelaskan dalam lima misi, antara lain: peningkatan kualitas hidup masyarakat, peningkatan keragaman ekonomi, peningkatan harmoni bersama, penyelenggaraan pemerintah yang demokratis, dan perilaku bermartabat dari aparat pemerintah (DPRD DIY, 2017). Sementara periode berikutnya,

Gubernur Provinsi DIY melanjutkan visi tersebut hingga tahun 2027 dengan berfokus pada pengelolaan laut berkelanjutan (*blue economy*), kerja sama pengelolaan samudera (*Collaboration and global governance*), dan memperkuat pemanfaatan perairan laut (*The Maritime Silk Road*) (Pemerintah DIY, 2022).

Visi tersebut sebagai respons atas kenyataan tiga dari enam kota/kabupaten di provinsi ini berbatasan langsung ke Samudera Hindia yang menjadi identitas dari DIY dalam mengembangkan potensi ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Sebagai contoh pengembangan pengembangan berbasis kelautan dapat terlihat pada pembangunan Bandar Udara *Yogyakarta International Airports* (Bandara YIA) di Temon, Kulonprogo. Bandara YIA menghadap ke Samudera Hindia sebagai bukti implementasi awal Visi Sri Sultan tersebut (Kemenhub, 2017).

Keberadaan Visi Gubernur DIY juga merupakan pengejawantahan dari Poros Maritim Dunia. Visi tersebut tidak hanya menjadi identitas budaya masyarakat Yogyakarta sebagai komunitas maritim, melainkan juga pengembangan ekonomi maritim memiliki hubungan erat guna mewujudkan kedaulatan pangan. Hal tersebut juga didukung adanya partisipasi berbagai lembaga dan masyarakat bekerja sama dalam mencegah kerusakan lingkungan dan kejahatan laut hingga terciptanya keamanan maritim. Berdasarkan hal tersebut, dapat dikatakan bahwa kelima hal dalam Poros Maritim Dunia diimplementasikan dengan lebih konkret pada tingkat daerah melalui visi “Menyongsong Abad Samudera Hindia”.

Provinsi DIY sebagai salah satu pusat pengetahuan dan turisme di Indonesia diharapkan dapat memperkuat Visi Gubernur DIY tersebut. Keberadaan berbagai lembaga akademik juga dapat memberikan masukan kepada pemerintah tentang kebutuhan masyarakat pesisir. Sebaliknya Yogyakarta sebagai ikon pariwisata dapat dikatakan masih belum memanfaatkan pariwisata maritim secara maksimal sebagaimana Bali, Manado, maupun Bangka Belitung. Perlu adanya penyamaan persepsi tentang pentingnya pengembangan dan pengelolaan potensi kelautan dan kemaritiman di Provinsi DIY. Adanya pendidikan dan pariwisata dapat berperan penting terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi wilayah.

Terdapat persoalan mendasar dalam pengimplementasian Visi Gubernur DIY tersebut adalah masih terbatasnya fasilitas kelautan berupa pelabuhan. Padahal pelabuhan merupakan pusat



aktivitas ekonomi penting dalam pemanfaatan sumber daya laut. Pelabuhan dapat meningkatkan pemasukan pendapatan daerah, penyediaan lapangan pekerjaan, dan penyediaan ikan segar (Arsyad, 2014). Sementara di DIY keberadaan pelabuhan perikanan masih terbatas jumlah maupun kualitas. Sebagai contoh, DIY hanya memiliki tiga (3) Pelabuhan Kelas C/PPI, dengan dua diantaranya masih dalam pembangunan.

### Kondisi Masyarakat Pesisir DIY

Secara geografis di selatan DIY tidak memiliki pulau-pulau terluar, tetapi seluruh wilayah berbentuk pantai dan tidak ada teluk ataupun pulau untuk transit dan berlindung. Sebagai contoh nelayan yang melaut dari Pelabuhan Perikanan Sadeng, Gunung Kidul maka harus kembali lagi ke titik semula. Sementara apabila terjadi badai ataupun angin kencang, nelayan tidak dapat dengan mudah untuk menghindari. Akibatnya harus menunggu badai reda para nelayan dapat kembali (Suryani, 2020). Apalagi kapal-kapal nelayan yang ada di Provinsi DIY cenderung masih kapal yang kecil dengan bobot kurang dari 15 *Gross Ton* (Pratama, 2016). Kondisi tersebut menyebabkan para nelayan tidak bisa memaksimalkan produktivitasnya, mengingat jarak yang pendek dan teknologi relatif sederhana.

Sementara dari ratusan kilometer garis pantai Provinsi DIY tercatat hanya memiliki tiga (3) Pelabuhan Perikanan Pantai (PPI), diantaranya: PPI Sadeng dan PPI Gesing di Kabupaten Gunung Kidul dan PPI Adi Karto Kabupaten Kulon Progo. Namun kenyataannya, PPI Sadeng dapat dikatakan sudah padat hingga berisi 100 kapal nelayan, sementara untuk PPI Adi Karto dan Gesing belum sepenuhnya selesai proses pembangunan. Memperhatikan kondisi tersebut, banyak nelayan yang justru memilih untuk transit ke wilayah Cilacap, Jawa Tengah dan

Pacitan, Jawa Timur. Keterbatasan tempat sandar atau pelabuhan ikan turut menyebabkan nelayan harus berangkat dan pulang di tempat yang sama, padahal jarak dan waktu yang dibutuhkan jauh dan lama.

Pemerintah DIY perlu membuat PPI baru karena nelayan-nelayan DIY tidak mungkin mewujudkan hal tersebut. Sebaliknya, kebutuhan masyarakat nelayan di pesisir DIY memerlukan memiliki lima hingga enam PPI di sepanjang DIY dengan memperhatikan dari jumlah kapal dan nelayan di DIY. Sebagai contoh, Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Gesing dan Sadeng dahulu dikembangkan menjadi PPI. Berkaca pada hal tersebut, terdapat TPI Parangtritis, TPI Depok, TPI Trisik, TPI Kretek, TPI Ngrenahan yang dapat dikembangkan menjadi PPI pada masa mendatang. Sebagaimana pada Gambar 2, terlihat terdapat banyak pantai di sepanjang pesisir DIY yang dapat dibangun TPI dan PPI. Namun, hanya Pantai Sadeng yang dapat dikembangkan menjadi TPI dan PPI. Idealnya ketiga kabupaten tersebut masing-masing memiliki satu hingga dua PPI (Herlambang, 2021).

Jika pemerintah tidak dapat membangun fasilitas PPI secara lengkap atas pertimbangan tertentu, setidaknya dapat membuat kolam sandar / pelabuhan kecil pada TPI yang sudah ada. Apalagi, keberadaan kolam sandar tersebut juga dapat difungsikan untuk mendukung kegiatan lainnya, misalnya: kapal patroli, evakuasi, dan latihan bersama. Apabila pemerintah tidak segera membangun kolam sandar dan mengembangkan PPI, dikhawatirkan memunculkan adanya pelabuhan ilegal atau “pelabuhan tikus”, yang menghambat terwujudnya Poros Maritim Dunia, misalnya: penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, dan masuknya terorisme.



Gambar 2. Daftar Pantai Yogyakarta Yang Dapat Menjadi PPI.

Menindaklanjuti keempat hal di atas, perlu dilakukan pengelolaan kelautan sebagai identitas Provinsi DIY dalam berbagai hal, diantaranya (Herlambang, 2021):

1. Pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Perikanan Pantai (PPI), diantaranya: Sadeng, Adi Karto, dan Gesing. Sebelumnya Provinsi DIY hanya terdapat satu (1) PPI, yakni PPI Sadeng, Gunung Kidul yang dibangun sejak tahun 1992. Selanjutnya merespons adanya kebutuhan dari masyarakat pesisir dibangunlah PPI Adi Karto dan PPI Gesing. PPI Adi Karto, Kulon Progo dibangun pada tahun 2010 dan dikembangkan pada tahun 2018. Sementara PPI Gesing, Gunung Kidul saat ini sedang dalam proses pembangunan sejak 2022. Akan tetapi, dari ketiga PPI tersebut cenderung hanya berada di wilayah Kabupaten Kulon Progo dan Gunung Kidul saja. Belum ada PPI yang berada di Bantul, padahal kabupaten ini juga memiliki wilayah pesisir luas.

Dalam hal ini, menurut penulis perlu untuk dibangun sebuah kolam sandar di TPI Parangtritis atau TPI Depok, Bantul. Kolam sandar kemudian dikembangkan menjadi PPI. Pemilihan TPI Parangtritis atau TPI Depok didasarkan pada adanya Muara Sungai Opak sebagai wilayah yang strategis. Selain itu, di Kabupaten Bantul sudah memiliki pabrik es yang dapat mendukung penyimpanan hasil tangkap ikan. Pengembangan TPI Depok tersebut dapat digunakan untuk fasilitas pengembangan riset kelautan dan pariwisata maritim karena berdekatan dengan akses Jalan Parangtritis sebagai jalan nasional (Gambar 3).

Pembangunan kolam sandar di TPI Parangtritis atau TPI Depok penting untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Pembangunan tersebut sebagaimana komitmen pembangunan

infrastruktur dan mengelola sumber daya laut dalam bentuk kedaulatan pangan dalam upaya membangun kembali budaya maritim. Pembuatan kolam sandar tersebut juga mendukung dari Visi Gubernur DIY berfokus pada laut sebagai halaman depan. Visi tersebut harus dilakukan pemerintah secara nyata dalam bentuk pembangunan infrastruktur agar masyarakat bisa memperoleh manfaat secara langsung. Peningkatan kelas pelabuhan turut mendorong perkembangan industri-industri lain yang berkaitan dengan kelautan, seperti kapal, permesinan, industri es, dan pangan maritim.

2. Pembangunan pos pengawasan oleh Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) dan Direktorat Kepolisian Air dan Udara (Ditpolairud) pada wilayah pesisir di ketiga kabupaten di Provinsi DIY. Berawal dari Pantai Congot, Kabupaten Kulonprogo di wilayah paling barat dan berakhir di Pantai Sadeng, Kabupaten Gunung Kidul di wilayah paling timur. Bentuk pengamanan dilakukan dengan pembangunan pos-pos pengawasan sepanjang garis pantai. Sementara saat ini baru terdapat enam pos pengamanan, antara lain: Pos Samas, Kulwaru Parangtritis, dan Depok, di Kabupaten Bantul; Pos Sadeng di Kabupaten Gunung Kidul; Pos Congot di Kabupaten Kulon Progo (Sutarmi, 2015). Pembangunan pos pengamanan yang sudah ada dapat mendukung waktu-waktu tertentu, misalnya saat menjelang Natal dan Tahun Baru, Idul Fitri, dan libur panjang sekolah. Pembangunan pos sementara tersebut karena terjadi peningkatan jumlah wisatawan yang berkunjung ke pesisir DIY. Sementara pada saat yang bersamaan sedang terjadi perubahan musim yang menyebabkan angin kencang, pasang, dan peningkatan tinggi ombak (Jogja Tv, 2015).



Gambar 3. Lokasi TPI Pantai Depok dan Akses Jalan Nasional.

Perlu dilakukan penambahan pos pengamanan untuk perlindungan kepada masyarakat, menjaga wilayah pariwisata, dan mengevakuasi ketika bencana dan kecelakaan. Pembangunan pos keamanan juga dapat melibatkan Satuan Polisi Pamong Praja (Pol PP) dan Satuan Perlindungan Masyarakat (Satlimnas). Sementara hal yang telah dilakukan pemerintah berupa koordinasi pengamanan antara masyarakat dengan Bintara Pembina Desa (Babinsa) dari Koramil 0729/01 Bantul dan Bhayangkara Pembina Kamtibmas (Bhabinkamtibmas) dari berbagai Kepolisian Sektor (Polsek) di ketiga kabupaten. Pengamanan terkoordinasi lintas lembaga tersebut berhasil mencegah adanya kegiatan penyelundupan manusia. Sebagaimana diketahui, pernah dilakukan kegagalan aktivitas penyelundupan manusia di wilayah DIY pada tahun 2010, 2014, dan 2015. Hingga periode 2016-2022 tidak ditemukan adanya kegiatan tersebut karena sinergitas yang kuat lintas lembaga dan masyarakat di sepanjang pesisir DIY.

Selain itu, perlu ditingkatkan kegiatan patroli TNI AL dan Ditpolairud. Kedua lembaga tersebut biasanya melakukan patroli rutin untuk mencegah pelanggaran hukum. Tercatat pelanggaran hukum paling banyak terjadi oleh aktivitas penangkapan ikan oleh nelayan yang berasal dari luar DIY. Seperti diketahui, terdapat adanya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar setempat untuk meninggalkan pelabuhan dan berlayar. Akan tetapi, para nelayan yang menangkap ikan di perairan DIY justru kebanyakan berasal dari Cilacap dan Pacitan. Adanya patroli guna menghalau para nelayan dari Jawa Tengah dan Jawa Timur untuk meninggalkan wilayah laut DIY.

Kegiatan patroli biasanya dilakukan dari PPI Sadeng yang berada di wilayah paling barat dengan berbatasan Pacitan, Jawa Timur lalu ke arah timur ke PPI Adi Karto yang berdekatan dengan Cilacap, Jawa Tengah. Akan tetapi, tidak jarang akibat kondisi ombak yang tinggi dan hujan deras menyebabkan patroli tidak bisa dilakukan secara maksimal. Selain itu, keterbatasan peralatan dan Bahan Bakar Minyak (BBM) mengurangi intensitas dari patroli. Realitas tersebut menyebabkan Markas Besar Kepolisian RI (MABES POLRI) kerap memberikan bantuan sarana dan prasarana untuk mendukung operasi patroli mengingat risiko dan ancaman yang begitu besar ditunjukkan dengan berbatasan langsung dengan Samudera Hindia dan Australia.

Perlu dilanjutkannya operasi evakuasi bencana dan kecelakaan terhadap nelayan dan wisatawan. Realitas Provinsi DIY yang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia menyebabkan wilayah pesisir memiliki ombak tinggi. Apalagi pada bulan-bulan tertentu, terjadinya angin kencang dan peningkatan ombak membahayakan masyarakat. Padahal, pada wilayah selatan DIY merupakan daerah pariwisata dan perikanan yang banyak dikunjungi masyarakat. Bahkan wisatawan tidak jarang nekat mendekati pinggir pantai meskipun sudah ada peringatan. Akibatnya terjadi kecelakaan hingga korban jiwa. Sebenarnya TNI AL dan Ditpolairud Polda telah bekerja sama dengan Badan SAR Nasional (BASARNAS) membuat Tim Siaga SAR. Keberadaan tim tersebut melaksanakan berbagai upaya pencegahan dan evakuasi berbagai di pantai sepanjang DIY. Berbagai hal yang telah dilakukan, diantaranya: pembuatan papan peringatan, pelaksanaan himbuan secara rutin, dan pencarian evakuasi ketika bencana. Tim Siaga SAR juga rutin diperbantukan ketika bencana alam, seperti angin beliung, gempa bumi, dan badai. Hal tersebut untuk melakukan pengecekan dan melakukan pertolongan pertama, memastikan tidak ada korban bencana yang gagal diselamatkan, dan membantu merelokasi puing-puing akibat kerusakan pada rumah warga.

Selain itu, Tim Siaga SAR yang sudah ada telah membuat program *Quick Respons* untuk melakukan evakuasi secepatnya ketika terjadi kecelakaan laut. Tindakan cepat ini dilakukan berupa menyelamatkan korban kurang dari sepuluh (10) menit untuk menyelamatkan nyawa korban agar tidak terseret jauh ke tengah laut dan tenggelam. Setelah berhasil diselamatkan, korban mendapatkan pengobatan untuk dirujuk ke rumah sakit terdekat. Program ini penting karena seringkali terjadinya korban jiwa akibat terlambat diselamatkan dan korban mengalami kepanikan sehingga tenggelam tergulung arus bawah air.

3. Melanjutkan kolaborasi pengamanan bersama masyarakat. TNI AL dan Ditpolairud Polda telah berkolaborasi bersama warga setempat sebagaimana adanya mitra binaan melalui Kelompok Masyarakat Pengawas (Pokmaswas), Forum Kemitraan Polisi dan Masyarakat (FKPM), dan Bintara Pembina Potensi Maritim (Babin Maritim). Kerja sama penegak hukum dan masyarakat tersebut berhasil mencegah upaya penyelundupan manusia secara ilegal ke Australia pada periode 2010, 2014, dan 2015. Kemitraan ini juga mencegah aktivitas penyelundupan senjata

dan narkoba akibat eratnya hubungan antara warga dan penegak hukum. Adanya kemitraan tersebut ditunjukkan pula berupa masyarakat aktif melapor kepada Babinsa, Bhabinkamtibmas, dan Babin Maritim tentang kegiatan-kegiatan dianggap mencurigakan. Kegiatan prostitusi terselubung dan penambangan pasir ilegal di pantai juga pernah diungkap dan diselesaikan secara hukum berkat adanya laporan masyarakat.

4. Pemberian bantuan sosial (bansos) dan vaksinasi kepada masyarakat. Ketika terjadinya Pandemi COVID-19 pada periode 2019-2021 menyebabkan lumpuhnya kegiatan masyarakat. Kondisi tersebut menyebabkan banyak warga kehilangan pekerjaan bidang pariwisata, perdagangan, dan aktivitas ekonomi lainnya hingga meningkatkan pengangguran. Hal tersebut ditindaklanjuti melalui TNI AL dan Ditpolairud berupa pemberian bansos selama masa Pandemi. Bansos diberikan kepada warga yang berada di sepanjang pesisir DIY dengan memberikan bahan makanan pokok. Dilakukan juga vaksinasi massal kepada 2.600 warga di pesisir selatan DIY dari wilayah Pantai Congot hingga Sadeng. Sebaiknya kedua lembaga keamanan laut tersebut juga terus memberikan himbauan kepada masyarakat dalam bentuk ceramah ataupun kegiatan keagamaan guna memberikan edukasi menghadapi pandemi dan permasalahan maritim.

## MENINJAU KEMBALI TATA KELOLA MARITIM INDONESIA DAN DIY

Dalam analisis penulis menemukan bahwa pemerintah pusat dan daerah harus senantiasa memberikan perhatian terhadap pengelolaan laut, utamanya pemanfaatan sumber daya dan pangan. Laut memiliki kekayaan alam yang berlimpah dapat digunakan meningkatkan gizi masyarakat dan pendapatan negara. Melalui Poros Maritim Dunia sebagai geopolitik Indonesia, sinergitas penegak hukum dan diplomasi maritim perlu dilanjutkan untuk memberikan rasa aman. Implementasi kedua hal tersebut yang sudah ada sudah baik, namun terdapat kekhawatiran bahwa keberlanjutan dapat terhambat seiring dengan pergantian jabatan dan pemimpin lembaga. Upaya pencegahan dan pengurangan sampah harus senantiasa dilakukan kepada masyarakat melalui sosialisasi agar pencemaran sampah di laut dapat berkurang. Pemerintah tidak boleh hanya menghimbau, namun dapat lebih aktif melibatkan masyarakat melalui pengelolaan sumber daya hayati yang berkelanjutan dan peningkatan SDM masyarakat pesisir. Sementara Provinsi DIY sebagai salah satu wilayah

yang memiliki garis pantai yang panjang dan wilayah pesisir berbatasan langsung pada Samudera Hindia dan Australia perlu diapresiasi adanya gagasan pembangunan menitikberatkan maritim.

Melalui Visi Gubernur DIY yang menempatkan pesisir sebagai beranda depan menyebabkan pergeseran fokus pembangunan yang tidak hanya pada daratan, melainkan juga perairan laut. Pengelolaan Samudera Hindia di DIY terkait pelabuhan TPI dan PPI masih memerlukan peningkatan. Keberadaan PPI yang sudah ada belum menjangkau setiap kabupaten. Penyelenggaraan keamanan melalui pos pengawasan, operasi evakuasi, kolaborasi pengamanan bersama masyarakat, dan pemberian bansos sudah memenuhi harapan masyarakat. Namun, pemerintah perlu tetap melanjutkan berbagai kebijakan tersebut agar masyarakat sadar untuk menjaga keamanan dan kelestarian pesisir sehingga dapat mencapai kekuatan laut yang hebat.

Untuk mendukung penerapan Visi Gubernur DIY yang lebih maksimal, akan lebih baik jika Pemerintah DIY melakukan pembangunan kolam sandar di TPI Parangtritis dan/atau TPI Depok yang selanjutnya dapat dikembangkan menjadi PPI. Kolam sandar tersebut dianggap menguntungkan karena berada di tempat yang strategis, sebagaimana berlokasi di Muara Sungai Opak, terdapat pabrik es di Bantul, berdekatan dengan Jalan Parangtritis sebagai jalan nasional, dapat dikembangkan sebagai fasilitas pengembangan riset kelautan, dan belum ada TPI yang berlokasi di Kabupaten Bantul. Usulan ini merupakan permintaan yang disampaikan masyarakat agar dapat meningkatkan kualitas dan kesejahteraan kehidupannya.

## IMPLIKASI KEBIJAKAN

Indonesia sebagai negara yang memiliki wilayah perairan sebesar 2/3 atau 70% dari total luasnya memerlukan adanya perhatian yang lebih besar terhadap laut sebagaimana beragam potensi yang ada. Meskipun begitu, Indonesia belum sepenuhnya memanfaatkan potensi laut yang ditunjukkan sumbangsih terhadap perekonomian nasional baru sebesar 11%. Apalagi terdapat berbagai ancaman dan tantangan yang dapat mengancam keamanan laut nasional. Kondisi tersebut harus segera ditindaklanjuti dengan memperhatikan peluang dan ancaman yang ada serta memiliki strategi nasional sebagai dasar kebijakan nasional. Poros Maritim Dunia menjadi dasar pengembangan potensi dan mengantisipasi ancaman di laut sebagai bentuk geopolitik Pemerintah Indonesia. Strategi Poros Maritim Dunia dapat menjadi rujukan pemerintah

pusat dan daerah dalam mengembangkan maritim Indonesia sebagai bentuk geopolitik nasional. Strategi tersebut perlu terus diimplementasikan melalui tata kelola keamanan laut yang terkoordinasi, diplomasi maritim melibatkan aktor negara dan masyarakat, pengelolaan lingkungan, dan meningkatkan SDM nelayan. Pada tingkat daerah, terdapat Visi Gubernur DIY merupakan respons atas keberadaan strategi Poros Maritim Dunia dan realita wilayah DIY menghadap Samudera Hindia. Visi tersebut juga perlu diimplementasikan secara nyata dengan pengembangan PPI, patroli ruti, pengawasan bersama masyarakat, dan selalu memperhatikan masyarakat. Apabila seluruh hal tersebut tercapai, maka akan terwujudnya kekuatan laut yang hebat secara taktis dan implementatif di Indonesia.

### UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti menghaturkan penghargaan dan terima kasih Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi (Kemendikbudristek) yang telah mendanai penelitian. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada seluruh narasumber yang bersedia meluangkan waktunya. Selain itu, apresiasi diberikan kepada pihak-pihak yang berkontribusi secara langsung dan tidak langsung dalam penerbitan artikel publikasi jurnal ini.

### PERNYATAAN KONTRIBUSI PENULIS

Dengan ini, kami menyatakan bahwa penulis adalah Muhammad Ridha Iswardhana sebagai penulis tunggal yang melakukan penelitian, analisis, penyusunan, dan publikasi. Hingga pada akhirnya dapat diterbitkan artikel ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Anna, Z. (2020). *75 Tahun Merdeka, Indonesia Masih Punya Banyak Potensi Kembangkan Sektor Kelautan Dan Perikanan*. The Conversation. <https://theconversation.com/75-tahun-merdeka-indonesia-masih-punya-banyak-potensi-kembangkan-sektor-kelautan-dan-perikanan-143188>.
- Anriani, H. B., Agustiaty, Rosmawati, Halim, H., & Arifin, J. (2019). Social Justice In Palu Bay: Tradisional Fishermen And Modern Fishermen (Keadilan Sosial di Teluk Palu: Nelayan Tradisional Dan Nelayan Modern). *Asian Journal of Environment. History and Heritage*, 3(2), 71-77. <https://spaj.ukm.my/ajehh/index.php/ajehh/article/view/127>.
- Anwar, Z & Wahyuni, W. (2019). Miskin Di Laut Yang Kaya: Nelayan Indonesia Dan Kemiskinan. *Sosioreligius: Jurnal Ilmiah Sosiologi Agama*, 4(1), 51-54. <https://doi.org/10.24252/sosioreligius.v4i1.10622>.
- Arifin, A., Anriani H. B., Arsat, M., & Salam, S. (2020). In Pursuit of Prosperity: A Case Study Of Fisherman Communities In South Sulawesi, Indonesia. *Journal Of Critical Reviews*, 7(16), 1968-1976. <https://www.jcreview.com/paper.php?slug=in-pursuit-of-prosperity-a-case-study-of-fisherman-communities-in-south-sulawesi-indonesia>.
- Arsyad, M. (2014). *Analisis Tingkat Pemanfaatan Fasilitas Pangkalan Pendaratan Ikan Bonebalang*. [Skripsi Ilmu Kelautan dan Perikanan Universitas Hasanuddin]. Perpustakaan UNHAS. <http://digilib.unhas.ac.id/opac/detail-opac?id=7896>.
- Bassin, M. (2016). 5 Race contra Space: The Conflict between German Geopolitik and National Socialism. *Hitler's Geographies: The Spatialities of the Third Reich*. University of Chicago Press. 110-137.
- BPK Yogyakarta. (2013). *Kajian Hukum Tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta*. Badan Pemeriksa Keuangan Yogyakarta. <https://yogyakarta.bpk.go.id/wp-content/uploads/2013/06/Keistimewaan-DIY.pdf>.
- Budiman, A. (2015). *Ekonomi Rakyat Sultan Yogya*. Majalah Pajak. <https://majalahpajak.net/ekonomi-rakyat-sultan-yogya/>.
- Chotimah, H. C., Iswardhana, M. R., & Rizky, L. (2021). Model Collaborative Governace dalam Pengelolaan Sampah Plastik Laut Guna Mewujudkan Ketahanan Maritim di Indonesia. *Jurnal Ketahanan Nasional*, 27(3), 353-361. <https://doi.org/10.22146/jkn.69661>.
- Creswell, J. W. (2012). *Educational Research: Planning, Conducting and Evaluating Quantitative and Qualitative*. University of Nebraska.
- Dirmansyah. (2006). Pengelolaan Wilayah Pesisir Terintegrasi Di Indonesia. *Oseana*, 31(1), 21-23. <https://www.yumpu.com/id/document/view/31936727/pengelolaan-wilayah-pesisir-terintegrasi-di->.
- DPRD DIY. (2017). *Visi Gubernur DIY 2017-2022 adalah Menyongsong Abad Samudera Hindia untuk Kemuliaan Martabat Manusia Jogja*. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Istimewa Yogyakarta. <https://www.dprd-diy.go.id/visi-gubernur-diy-2017-2022-adalah-menyongsong-abad-samudera-hindia-untuk-kemuliaan-martabat-manusia-jogja/>.
- Effendi, T. N. (2019). Geopolitik Lokal Dan Wawasan Nusantara: Strategi Tol Laut Dan Kedaulatan Maritim. *Jurnal Majelis*, 11, 25-28. [https://www.mpr.go.id/pengkajian/Jurnal\\_Ed\\_11\\_2019.pdf](https://www.mpr.go.id/pengkajian/Jurnal_Ed_11_2019.pdf).
- Hadi, W., & Yulianto, A. (2021). Menggali Potensi Wisata Alam Untuk Kegiatan Sport Tourism Di Kabupaten Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta. *Khasanah Ilmu: Jurnal Pariwisata Dan Budaya*, 12(2), 142-149. <https://doi.org/10.31294/khi.v12i2.11053>.
- Herlambang, B. (2021). *Wawancara Ditpolairud Polda DIY tentang Tata Kelola Kelembagaan Keamanan*

- Laut dalam Menjaga Keamanan Maritim di Indonesia*. 14 September 2021.
- IOJI. (2023). *Deteksi Dan Analisis Gangguan Keamanan Laut Di Wilayah Perairan Dan Yurisdiksi Indonesia Periode Januari Hingga Maret 2023*. Indonesia Ocean Justice Initiative. <https://oceanjusticeinitiative.org/2023/04/30/deteksi-dan-analisis-gangguan-keamanan-laut-di-wilayah-perairan-dan-yurisdiksi-indonesia-periode-januari-hingga-maret-2023/>.
- Iswardhana, M. R. (2020). *Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan: Merajut Kebinekaan dalam Menghadapi Tantangan Revolusi Industri*. PT Kanisius. 133-136.
- Iswardhana, M. R. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-US Coast Guard. *JDP (Jurnal Dinamika Pemerintahan)*, 4(1), 1-13. <https://doi.org/10.36341/jdp.v4i1.1569>.
- Iswardhana, Muhammad Ridha. (2022). *Sejarah Invasi Rusia di Ukraina Dalam Kaca Mata Geopolitik*. AIHII Press.
- Iswardhana, M. R., Wibawa, A., & Chotimah, H. C. (2021). Strategi Keamanan Laut Pemerintah Indonesia Untuk Menjaga Keamanan Maritim. *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 8(6), 1411-1413. <http://dx.doi.org/10.31604/jips.v8i6.2021.1406-1428>.
- Iswardhana, M. R., & Arisanto, P. T. (2022). Implementasi Smart Power Dan Linkage Issues Indonesia Dalam Perlindungan Kedaulatan Maritim Di Kepulauan Natuna. *Madani Jurnal Politik dan Sosial Kemasyarakatan*, 14(2), <https://doi.org/10.52166/madani.v14i02.3240>.
- Jogja Tv. (2015) *Antisipasi Laka Laut, Ditpolair Dirikan Pos Pengamanan*. Jogja Tv. <https://jogjativ.tv/antisipasi-laka-laut-ditpolair-dirikan-pos-pengamanan/>.
- Kamim, A. B. M., Amal, I., & Khandiq, M. R. (2018). Pemerintah Sebagai Agen Perubahan Sosial Yang Direncanakan: Studi Atas Pembangunan Kemaritiman Daerah Istimewa Yogyakarta. *Dialektika Masyarakat: Jurnal Sosiologi*, 2(2), 95-99. <https://jurnal.uns.ac.id/dmjs/article/view/27954>.
- Kemenhub. (2017). *Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta di Kulon Progo Resmi Dimulai*. Kementerian Perhubungan. <https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-bandara-internasional-yogyakarta-di-kulon-progo-resmi-dimulai>.
- KKP. (2016). *Green Belt Hutan Mangrove sebagai Alat Pencegahan Dini Bencana Wilayah Pesisir*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. <http://www.bpsdmkp.kkp.go.id/index.php/detail/160129-153344-green-belt-hutan-mangrove-sebagai-alat-pencegahan-dini-bencana-wilayah-pesisir#sthash.HdUV4EL2.dpbs>.
- KKP. (2018). *Terumbu Karang*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. <https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/4332-terumbu-karang>.
- KKP. (2019). *Optimalisasi Potensi Budidaya Ikan Hias Nasional*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. <https://kkp.go.id/djpb/artikel/15803-optimalisasi-potensi-budidaya-ikan-hias-nasional>.
- KKP. (2019). *Siaran Pers: Laut Masa Depan Bangsa, Mari Jaga Bersama*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. <https://kkp.go.id/artikel/12993-laut-masa-depan-bangsa-mari-jaga-bersama>.
- KKP. (2020). *KKP Tingkatkan Pemanfaatan Moluska Untuk Genjot Ekonomi Marikultur*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. <https://kkp.go.id/djpb/artikel/23794-kkp-tingkatkan-pemanfaatan-moluska-untuk-genjot-ekonomi-marikultur>.
- KKP. (2021). *ARLINDO Fenomena Arus antar Samudera sebagai Katalis Keanekaragaman Hayati Laut Indonesia*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. <https://kkp.go.id/djprl/lpsplorong/artikel/35232-arlindo-fenomena-arus-antar-samudera-sebagai-katalis-keanekaragaman-hayati-laut-indonesia>.
- Kominfo. (2022). *Peringati Hari Maritim Nasional 2022, Menko Luhut Optimis Indonesia Bisa Menjadi Pusat Peradaban Maritim Dunia*. Kementerian Komunikasi dan Informatika. [https://www.kominfo.go.id/content/detail/44473/peringati-hari-maritim-nasional-2022-menko-luhut-optimis-indonesia-bisa-menjadi-pusat-peradaban-maritim-dunia/0/artikel\\_gpr](https://www.kominfo.go.id/content/detail/44473/peringati-hari-maritim-nasional-2022-menko-luhut-optimis-indonesia-bisa-menjadi-pusat-peradaban-maritim-dunia/0/artikel_gpr).
- Kompas. (2023). *Kapal Ikan Asing Kian Tak Terbendung di Natuna*. Kompas. <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2023/01/01/kapal-ikan-asing-kian-tak-terbendung-di-natuna>.
- Kurniasari, D. A. (2016). Pengaruh Pendapatan, Dependency Ratio, Dan Tingkat Pendidikan Nelayan Terhadap Pola Konsumsi Rumah Tangga Nelayan Di Pesisir Pantai Depok Yogyakarta. *Jurnal Pendidikan dan Ekonomi*, 5(4), 267-270. <https://journal.student.uny.ac.id/index.php/ekonomi/article/view/4095>.
- Kusumastanto, T. (2015). *Arab Strategi Pembangunan Indonesia sebagai Negara Maritim*. Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor.
- Krisyantono, R. (2014). *Tebnik Praktis Riset Komunikasi*. Prenada.
- Mahan, A. T. (1987). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*. Dover Publication Inc. 29-69.
- Nabila, L. M., Laut, L. T. (2021). Determinan Ketimpangan Pendapatan Provinsi D.I. Yogyakarta Tahun 2012-2020. *Syntax Idea*, 8(3), 1874-1885. <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v3i8.1410>.

- Nugroho, D. A. (2018). PKM UKM Kelompok Usaha Produk Makanan Olahan Laut Di Desa Kemadang Dan Desa Sidoharjo Kecamatan Panggang Kabupaten Gunung Kidul Sebagai Alternatif Pengembangan Desa Wisata Pesisir Pantai Gunung Kidul Yogyakarta. *Jurnal Sainstech*, 5(1), 1-7. <https://sainstech.poltekindonusa.ac.id/index.php/view/article/view/12>.
- Pemerintah DIY. (2022) *Visi Misi Calon Gubernur DIY 2022-2027 Fokuskan Penataan Kalurahan, Kawasan Selatan, Dan IT*. Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. <https://jogjaprov.go.id/berita/visi-misi-calon-gubernur-diy-2022-2027-fokuskan-penataan-kalurahan-kawasan-selatan-dan-it>.
- Pratama, W. (2016). Peran Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dalam Membangun Potensi Maritim Nusantara. *Bahari Jogja*, 12(22), 23-29. <https://doi.org/10.33489/mibj.v14i22.85>.
- Purwanto, B. (2015). Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan Dan Harapan). *Jurnal Ilmu Manajemen*, 4(2), 168-171. <https://doi.org/10.32502/jimn.v4i2.300>.
- Rif'an, A. A. (2018). Daya Tarik Wisata Pantai Wediombong Sebagai Alternatif Wisata Bahari Di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Geografi*, 10(1), 63-65. <https://doi.org/10.24114/jg.v10i1.7955>.
- Sudarmo, T. R. (2014). *LIPi: Negara Kepulauan, Indonesia Terlalu Berorientasi ke Darat*. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. <http://lipi.go.id/lipimedia/lipi:-negara-kepulauanindonesia-terlalu-berorientasi-ke-darat/9748>.
- Sudarsono, H., & Susantun, I. (2018). Pengembangan Potensi Wisata di Kawasan Pantai Selatan Kabupaten Gunung Kidul, Yogyakarta. *Jurnal Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian*, 8(1), 82-85. <http://doi.org/10.21107/agriekonomika.v8i1.5011>.
- Suman, A., Irianto, H. E., Satria, F. & Amri, K. (2016). Potensi Dan Tingkat Pemanfaatan Sumber Daya Ikan Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (Wpp Nri) Tahun 2015 Serta Opsi Pengelolaannya. *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia*, 8(2), 99-102. <http://dx.doi.org/10.15578/jkpi.8.2.2016.97-100>.
- Sumarno, E. (2012). Ekonomi Maritim. *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Yayasan Institut Maritim Indonesia. 31-81.
- Surinati, D. (2013). Lautan dan Iklim. *Oseana*, 38(3), 33-35. <https://intra.lipi.go.id/datapublikasi/1420614529.pdf>.
- Surya, O. (2009). *Oentoro Surya: Sumber Daya Laut Belum Optimal Dikelola*. Kompas. <https://amp.kompas.com/regional/d/2009/06/14/11320927/-Bisnis&Keuangan-Ekonomi?page=1>.
- Suryani, N. (2020). Strategi Pengembangan Dan Pengelolaan Wilayah Pesisir Berbasis Tipologi Di Wilayah Kepesisiran Kabupaten Gunungkidul Yogyakarta. *Jurnal Azimut*, 3, 7-8. <https://ojs.unitas-pdg.ac.id/index.php/azimut/article/view/623>.
- Sutarmi. (2015). *Polair Polda DIY Kesulitan Patroli Perairan Selatan*. Antara. <https://jogja.antaranews.com/berita/332149/polair-polda-diy-kesulitan-patroli-perairan-selatan>.
- Tempat Seru. (2023). *Pantai Depok Jogja*. Tempat Wisata Seru. <https://tempatwisataseru.com/pantai-depok-jogja/>.
- Tuathail, G. O. (1996). *Critical Geopolitics: The Politics of Writing Global Space*. Routledge.
- Visiting Jogja. (2022). *Info Kuliner dan Destinasi Jalur Pantai Selatan*. Visiting Jogja Pemerintah Provinsi DIY. <https://visitingjogja.jogjaprov.go.id/35503/info-kuliner-dan-destinasi-jalur-pantai-selatan/#>.
- Wibawa, A., Iswardhana, M. R., & Chotimah, H. C. (2021). Pola Interaksi Antar-lembaga dan Reformasi Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia: Bakamla RI. *Ministrate: Jurnal Birokrasi & Pemerintahan Daerah*, 3(3), <https://doi.org/10.15575/jbpd.v3i3.14582>.
- Wibawa, S. (2017). *Abad Samudera Hindia*. Kedaulatan Rakyat. <https://www.krjogja.com/angkringan/read/329068/abad-samudera-hindia>.
- Widodo, J. (2018). *Di Laut Kita Kaya*. Portal Informasi Indonesia. <https://www.indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/di-laut-kita-kaya>.
- Yashuananda, K. H., Wisanjaya, I. G. P. E., & Yasa, M. M. (2018). Penegakan Hukum Pada Alur Laut Kepulauan Indonesia. *Kertha Negara*, 6(4). <https://ojs.unud.ac.id/index.php/Kerthanegara/article/view/42332>.
- Yulianti, Y. (2014). Kejayaan Indonesia Sebagai Negara Maritim (Jalesveva Jayamahe). *Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 27(2), 130-133. <http://dx.doi.org/10.17977/jppkn.v27i2.5523>.
- Yuniar, R. (2012). *Implementasi Kewaspadaan Nasional Terhadap Ekspansi Pangan Global Guna Mewujudkan Ketahanan Pangan Dalam Rangka wibawaKemandirian Bangsa*. Perpustakaan Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia. <http://lib.lemhannas.go.id/public/media/catalog/0010-121500000010947/swf/2695/mobile/index.html#p=1>