



**PENGARUH BUDAYA MARITIM DAN KEBIJAKAN
PEMERINTA TERHADAP KETAHANAN NASIONAL
BIDANG MARITIM**

**DISERTASI
UNTUK MEMENUHI PERSYARATAN
MEMPEROLEH GELAR DOKTOR**

OLEH :

**AVANDO BASTARI
NIM: 177000202111010**

**PROGRAM DOKTOR KETAHANAN NASIONAL
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
TAHUN 2019**



DISERTASI

**PENGARUH BUDAYA MARITIM DAN KEBIJAKAN
PEMERINTAH TERHADAP KETAHANAN NASIONAL
BIDANG MARITIM**

Oleh:

AVANDO BASTARI
NIM. 177000202111009

Telah dipertahankan di depan penguji
Pada tanggal
dan dinyatakan memenuhi syarat

Tim Promotor

Prof.Dr.Abdul hakim,M.Si
Promotor

Prof.Dr.Moeljadi, S.E, SU, M.Si
MS
Ko Promotor 1

Dr. Drs. Tjahjanulin Domai,
Ko Promotor 2

Malang,

PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Direktur

Prof. Dr. Marjono, M. Phil



NIP. 196211161988031004

IDENTITAS TIM PENGUJI DISERTASI

Judul Disertasi : Pengaruh Budaya Maritim Dan Kebijakan
Pemerintah Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Nama : AVANDO BASTARI

NIM : 177000202111009

Program Studi : Ketahanan

Komisi Promotor

Promotor : Prof.Dr.Abdul hakim,M.Si

Ko-Promotor : 1. Prof.Dr.Moeljadi, S.E, SU, M.Si
2. Dr. Drs. Tjahjanulin Domai, MS

Tim Penguji : 1. Prof. Dr. Marjono, M.Phil
2. Prof Dr. Ir. Zaenal Fananai, MS
3. Dr. Mokhammad Sholeh, SH, MH

Tanggal Ujian :
SK Penguji :



PERNYATAAN ORISINALITAS DISERTASI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah disertasi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik disuatu perguruan tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah disertasi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur plagiaris, saya bersedia disertasi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (DOKTOR) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.20 Tahun 2003, Pasal 25 Ayat 2 dan Pasal 70).

Malang,
Yang Menyatakan,

Avando Bastari
NIM : 177000202111009



Motto

- ❖ **Hari ini harus lebih baik dari hari kemarin.**
- ❖ **Seseorang yang tidak pernah berbuat salah adalah yang tidak pernah mencoba melakukan hal yang baru (Albert Einstein).**
- ❖ **Banyak kegagalan dalam hidup, mereka tidak menyadari betapa dekatnya mereka dengan keberhasilan saat mereka menyerah (Thomas Alfa Edison).**



RIWAYAT HIDUP

DATA DIRI

1	Nama Lengkap	Avando Bastari
2	Tempat/Tanggal Lahir	Jakarta, 14 Juli 1964
3	Jenis Kelamin	Laki – Laki
4	Agama	Islam
5	Instansi Asal	STTAL Surabaya
6	Alamat Instansi	Bumimoro MoroKrebangan Surabaya Jawa Timur
7	No.Telp/ Fax instansi	(031) 99000581
8	Alamat Rumah	Sutera Kirana 2/59 Alam Sutera Tangerang Banten
9	No Telp/ HP rumah	08123033533
10	Email	avandobastari33@gmail.com

PENDIDIKAN UMUM

NO	TINGKAT	PENDIDIKAN	JURUSAN	TAHUN	TEMPAT
1	SDN	Dasar	-	1977	Jakarta
2	SMP	Menengah	-	1980	Jakarta
3	SMA	Atas	-	1983	Jakarta
5	S-1	Sarjana	Teknik Elektronika	1995	Surabaya
6	S-2	Pascasarjana	Philosophy	2018	India

PENDIDIKAN MILITER

NO	PENDIDIKAN	TAHUN	TEMPAT
1	Kursus Perwira Remaja	1988	Surabaya
2	Akademi Angkatan Laut Angkatan 33	1988	Surabaya
3	STTAL Teknik Elektronika Angkatan 14	1995	Surabaya
4	Sekolah Staf dan Komando Angkatan 41	2003	Jakarta
5	Defence Management Seminar	2006	Jakarta
6	UN Peacekeeping Operations Course	2012	Jakarta
7	National Def. College (LEMHANAS)	2016	India
8	Pelatihan (PEKERTI)& Applied Approach	2018	Surabaya

PENGALAMAN PEKERJAAN

NO	RINCIAN	TAHUN
1	Ass Patekkom KRI Fatahila-361 Satkor Armatim	1988
2	Ps Patekkom KRI Fatahila-361 Satkor Armatim	1991
3	Kadep Leksen KRI Yos Sudarso-353 Satkor Armatim	1995
4	Kadep Leksen KRI Teukun Umar-385 Satkor Armabar	1996
5	Kadep Lek KRI Fatahila-353 Satkor Armatim	1997
6	Kasi Rensuh Subditsuh Ditdik AAL	1999
7	Kasubdit Lat Ditdik AAL	2000
8	Kasubdis Bangsis Disinfolaha Koarmatim	2003
9	Kabeng Sewaco Fasharkan Surabaya	2003
10	Kasi Sistabair Subdis Matindalsen Dissenlekal Mabesal	2005
11	Kadep Indalsen Disharnat Koharmat Koarmatim	2006
12	Kasubdis Matsenamo Dissenlekal Mabesal	2008
13	Dir Dit Min PMPP TNI Mabes TNI	2009
14	Kasubdis Adagri Disadal Mabesal	2011
15	Paban III Senlek Slog Kasal Mabesal	2014
16	Sahli Pang "B" Komsos Koarmabar	2016
17	Komandan Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut	2018

PENGALAMAN SEMINAR/LOKAKARYA/PELATIHAN

NO	RINCIAN	TAHUN
1	Peningkatan Pertahanan Maritim Dalam Kerangka Diplomasi Perbatasan dan Ketahanan Nasional Indonesia	2017
2	Manajemen Strategi Pertahanan Indonesia Dalam Membangun Sektor Maritim Menuju World Class Navy di Akademi Angkatan Laut Surabaya	2017
3	The 3 rd International Conference On Marine Technology SENTA 2018 held in Surabaya	2018
4	Konsepsi dan Implementasi Sinergi dan Soliditas TNI-POLRI Guna Memelihara dan Meningkatkan Stabilitas Nasional Dalam Rangka Mendukung Pembangunan Nasional di Seskoal Jakarta	2018
5	Seminar Nasional Kelautan XIII di Universitas Hang Tuah Surabaya	2018
6	Peran Lembaga Pendidikan TNI AL Dalam Mengembangkan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Keangkatanlautan dan Kemaritiman Menuju World Class Navy di Kodiklatal Surabaya	2018
7	Peran Perguruan Tinggi Untuk Mendukung Industri Nasional Melalui Riset dan Inovasi Di Technopark di ITS - Surabaya	2018
7	UK-Indonesia Defence Industry Cooperation Seminar and Exhibition at Indonesia Room, Shangri-La Hotel Jakarta	2018
8	Penguatan Indikator Kemajuan Dan Kesejahteraan Bangsa Berbasis Lingkungan di Pascasarjana Universitas Brawijaya	2019
9	Menyoal Pengaturan Dan Praktik Tugas Militer Di Luar	2019

	Perang (Problematika Pelibatan Militer Di Ranah Sipil) di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	
10	Penguatan Peran Perguruan Tinggi Dalam Penyiapan Sumber Daya Manusia Pada Riset Teknologi Alutsista Guna Mendukung Kemandirian Industri Pertahanan Menghadapi Revolusi Industri 4.0 di STTAL Surabaya	2019
11	Workshop Rekonstruksi Kurikulum Berbasis OBE (<i>Outcome Based Education</i>) Program Studi di Lingkungan Pascasarjana Multidisiplin Universitas Brawijaya	2019

KETERANGAN KELUARGA

1. Orang tua

No	NAMA	TEMPAT LAHIR	TANGGAL LAHIR	PEKERJAAN
1	H. Bastari MH (Alm)			
2	Marsiah (Alm)			

2. Istri

NO	NAMA	TEMPAT LAHIR	TANGGAL LAHIR	PEKERJAAN
1	Hj. Irlina DRA	Balikpapan	03 Oktober 1966	Karyawan Swasta

3. Anak

NO	NAMA	JENIS KELAMIN	TEMPAT LAHIR	TANGGAL LAHIR	SEKOLAH/ PEKERJAAN
1	Dara Sandrina	Perempuan	Balikpapan	17-08-91	Karyawan swasta
2	Savor Dinda Sakiya	Perempuan	Surabaya	07-06-94	S2
3	Sari Diva Nadiastiti Audina	Perempuan	Surabaya	26-11-95	Karyawan Bank



UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga disertasi dengan judul "Pengaruh Budaya Maritim Dan Kebijakan Pemerintah Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim" ini dapat diselesaikan dengan baik dan lancar. Penelitian dan penulisan disertasi ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagian dari persyaratan guna memperoleh gelar Doktor, pada program Doktor Studi Ketahanan Universitas Brawijaya dan merupakan kesempatan berharga sekali untuk menerapkan beberapa teori yang diperoleh selama menempuh pendidikan dalam situasi dunia nyata. Tanpa kesempatan, bimbingan, masukan, serta dukungan semangat dari berbagai pihak, tentunya disertasi ini tidak mungkin terwujud sebagaimana bentuknya saat ini.

Sehubungan dengan terselesainya penulisan disertasi ini, penulis menyampaikan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan, baik moril maupun materiil yaitu:

- (1) Prof. Dr. Ir. Nuhfil Hanani AR., M.S selaku Rektor Universitas Brawijaya yang telah menerima penulis untuk mengikuti pendidikan pada Program Doktor Studi Ketahanan Universitas Brawijaya;
- (2) Prof. Dr. Marjono, M. Phil selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Brawijaya;
- (3) Prof. Dr. Ir. Zaenal Fanani, MS selaku Ketua Program Studi Pascasarjana Universitas Brawijaya;
- (4) Prof. Dr. Ir. Abdul Hakim, MS selaku Promotor yang telah memberikan arahan dan bimbingan untuk perbaikan disertasi;
- (5) Prof. Dr. Moeljadi, S.E, SU, M.Si selaku Ko-Promotor yang telah memberikan arahan dan bimbingan untuk perbaikan disertasi;
- (6) Dr. Drs. Tjahjanulin Domai, MS selaku Ko-Promotor yang telah memberikan arahan dan bimbingan untuk perbaikan disertasi;
- (7) Kolonel Laut (KH) Dr. Ahmadi, S.Si., MT dan Letkol Laut (T) Dr. Okol Sri Suharyo, ST, MT yang telah memberikan dukungan;
- (8) Para Dosen pada Program Doktor Studi Ketahanan Universitas Brawijaya yang telah memberikan ilmu pengetahuan;



(9) Staff Akademik pada Program Doktor Studi Ketahanan Universitas Brawijaya yang selalu memberikan pelayanan terbaiknya bagi mahasiswa;

(10) Rekan-rekan mahasiswa Program Doktor Studi Ketahanan Universitas Brawijaya yang menjadi teman dalam suka dan duka selama menempuh pendidikan di Universitas Brawijaya;

(11) Istri dan kedua putrinya yang selalu memberikan semangat dan motivasi serta doanya, sehingga semua proses perkuliahan berjalan lancar dan baik.

Kepada pihak-pihak lainnya yang tidak mungkin disebutkan satu persatu, juga penulis sampaikan penghargaan dan rasa terima kasih yang tidak terhingga, karena dengan bantuan bapak dan ibu semuanya maka disertasi ini dapat diselesaikan penulisannya dengan baik.

Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan Rahmat dan Hidayah-Nya kepada kita semua dalam melaksanakan pengabdian bagi kejayaan TNI, TNI AL serta Negara dan Bangsa Indonesia yang kita cintai. Aamiin.

Malang, Mei 2019

Penulis,

Avando Bastari

NIM: 177000202111009



PENGARUH BUDAYA MARITIM DAN KEBIJAKAN PEMERINTAH TERHADAP KETAHANAN NASIONAL BIDANG MARITIM

Avando Bastari, Abdul Hakim, Moeljadi, Tjahjanulin Domar
Universitas Brawijaya, Malang Indonesia

ABSTRAK

Indonesia merupakan suatu negara dengan kekayaan sumber daya laut yang melimpah. Kekayaan alam di laut sampai saat ini belum dapat memberikan kontribusi terhadap kemakmuran bangsa. Hal ini akibat dari bergesernya budaya maritim menjadi budaya agraris untuk mendukung kepentingan penguasa kolonialisme. Kebijakan pemerintah diperlukan untuk mengembalikan visi Negara Indonesia menjadi negara maritim yang kuat dan dapat mensejahterakan rakyat. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan suatu model yang merepresentasikan Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim. Model hubungan tersebut diperlukan sebagai pedoman dalam merumuskan kebijakan kelautan berdasarkan kekuatan Budaya Maritim yang telah mengakar dalam sejarah bangsa. Selanjutnya dengan metode SEM (*Structural Equation Model*) dilakukan pendekatan pemodelan yang disusun berdasarkan analisa deskriptif kuantitatif dengan tujuan untuk menggambarkan hubungan antar variabel yang disertai dengan indikatornya. Analisa pemodelan mendapatkan 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 ($Y_{1.1}$), Kebijakan ekonomi ($Y_{1.2}$), Kebijakan teknologi dan pendidikan ($Y_{1.3}$) serta Kebijakan Sosial Budaya ($Y_{1.4}$). Sedangkan Ketahanan Nasional dengan indikator: Aspek ideologi ($Y_{4.1}$), politik ($Y_{4.2}$), ekonomi ($Y_{4.3}$), sosial budaya ($Y_{4.4}$) dan pertahanan keamanan ($Y_{4.5}$). Penelitian ini menghasilkan suatu *Goodnes of Fit* yang tinggi berupa hubungan yang signifikan antara Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional, dengan formulasi sebagai berikut : Kebijakan Pemerintah = $0.542 \times$ Budaya Maritim, Ketahanan Nasional Bidang Maritim = $0.207 \times$ Budaya Maritim, Ketahanan Nasional Bidang Maritim = $0.813 \times$ Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional Bidang Maritim = $0.813 \times$ Kebijakan + $0.207 \times$ Budaya Maritim.

Kata Kunci : Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah, Ketahanan Maritim Nasional, *Structural Equation Model*.



THE EFFECT OF MARITIME CULTURE AND GOVERNMENT POLICY ON NATIONAL MARITIME RESILIENCE

Avando Bastari, Abdul Hakim, Moeljadi, Tjahjanulin Domai
Brawijaya University, Malang Indonesia

ABSTRACT

Indonesia is a country with abundant marine resources. The natural wealth in the sea until now has not been able to contribute to the prosperity of the nation. This is a result of the shifting of maritime culture into an agrarian culture to support the interests of colonialist rulers. Government policy is needed to restore the vision of the State of Indonesia to become a strong maritime country and to prosper the people. This study aims to obtain a model that represents the Influence of Maritime Culture and Government Policy on Maritime Resilience in the Maritime sector. The relationship model is needed as a guideline in formulating marine policies based on the strength of Maritime Culture that has taken root in the history of the nation. Furthermore, using the SEM (Structural Equation Model) method, a modeling approach is made based on quantitative descriptive analysis with the aim of describing the relationships between variables accompanied by indicators. Modeling analysis has a significant relationship between Maritime Culture (X1), Government Policy (Y1) and National Maritime Security (Y4). The variable indicators used are community character (X1.1) and economic activity (X1.2), cultural activities and happiness traditions (X1.3), defense and security policies (Y1.1), economic policy (Y1.2), Technology and education policy (Y1.3) and Socio-cultural Policy (Y1.4). While National Resilience with indicators: ideological aspects (Y4.1), politics (Y4.2), economics (Y4.3), socio-cultural (Y4.4) and defense security (Y4.5). This research resulted in a high Goodnes of Fit in the form of a significant relationship between Maritime Culture and Government Policy towards National Resilience, with the following formulations: Government Policy = 0.542 * Maritime Culture, Maritime Resilience in the Maritime Sector = 0.207 * Maritime Culture, National Maritime Security = 0.813 * Government Policy and National Maritime Resilience = 0.813 * Policy + 0.207 * Maritime Culture.

Keywords: Maritime Culture, Government Policy, National Maritime Resilience, Structural Equation Model.



DAFTAR ISI

COVER.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iv
MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
RIWAYAT HIDUP.....	vii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	x
ABSTRAK.....	xii
DAFTAR ISI.....	xiv
DAFTAR TABEL.....	xvi
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
HALAMAN JUDUL.....	xix
BAB I : PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	13
1.3 Tujuan Penelitian	14
1.4 Manfaat Penelitian	15
1.5 Novelty dan Originalitas	16
BAB II : KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS	
2.1 Penelitian Terdahulu.....	18
2.2 Teori dan Konsep Budaya Kemaritiman.....	26
2.3 Konsep Kebijakan dan Ketahanan Nasional.....	34
2.4 Pendekatan Sosiologis, Filosofis dan Yuridis.....	42
2.5 Pendekatan Konsep Tri Gatra.....	48
2.6 Pendekatan Konsep Panca Gatra.....	52
2.7 Pendekatan Riset dan Teknologi.....	57
2.8 Kebijakan Kelautan dan Visi Poros Maritim Dunia.....	59
2.9 Konsep Kejayaan Maritim Alfred Tayer Mahan.....	62
2.10. Konsep Strategi Kejayaan Maritim Julian S. Corbett.....	64
2.11. Konsep dan Teori <i>My Fish My Live</i>	66
2.12. Kerangka Konseptual Penelitian.....	68
2.13. Hipotesis Penelitian.....	70

BAB III : METODE PENELITIAN



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Posisi Penelitian.....	25
Tabel 3.1	Identifikasi Variabel dan Indikator Penelitian.....	81
Tabel 3.2	Rencana Responden Penelitian.....	85
Tabel 4.1	Deskripsi Lokasi Penelitian.....	136
Tabel 5.1	Sebaran responden berdasarkan pengalaman.....	141
Tabel 5.2	Sebaran responden berdasarkan usia.....	142
Tabel 5.3	Sebaran Responden Berdasarkan Pendidikan.....	143
Tabel 5.4	<i>Assessment of Normality(Group Number 1)</i>	149
Tabel 5.5	NilaiKebaikan Model Variabel Budaya Maritim.....	152
Tabel 5.6	Hubungan Variabel Budaya terhadap Indikatornya.....	152
Tabel 5.7	NilaiKebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah.....	154
Tabel 5.8	Nilai Kebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah Setelah Revisi.....	155
Tabel 5.9	Hubungan Variabel Kebijakan Pemerintah terhadap Indikatornya.....	155
Tabel 5.10	NilaiKebaikan Model Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim.....	158
Tabel 5.11	Nilai kebaikan Model Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim Setelah Revisi.....	159
Tabel 5.12	Hubungan variabel Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim terhadap Indikatornya.....	159
Tabel 5.13	NilaiKebaikan Model Lengkap.....	161
Tabel 5.14	Nilai kebaikan Model Lengkap Setelah Revisi.....	162
Tabel 5.15	Hubungan Variabel Model Lengkap terhadap Indikatornya.....	162
Tabel 5.16	<i>Standardized Direct Effects</i> model output pengolahan data pada AMOS 23.0.....	164
Tabel 5.17	<i>Standardized Total Effects Model</i> output pengolahan data pada AMOS 23.0.....	165
Tabel 5.18	Jenis Budaya dan Tradisi Maritim tiap Lokasi yang	



Mempengaruhi Ketahanan Nasional..... 177

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Koseptual Penelitian, Interaksi Variabel Utama..	69
Gambar 2.2	Hubungan Variabel pada Hipotesis Penelitian.....	71
Gambar 3.1	Konsep Model & Variabel Penelitian.....	80
Gambar 3.2	Lokasi Penelitian : Beberapa Kabupaten/Kota Propinsi Jawa Timur.....	90
Gambar 3.3	Langkah Analisis Data pada <i>Structural Equation Model</i>	98
Gambar 4.1	Tampak Atas Pelabuhan Brondong Lamongan.....	101
Gambar 4.2	Kegiatan Nelayan di Pelabuhan Brondong Lamongan.....	103
Gambar 4.3	Kegiatan Pelelangan Ikan sebagai <i>Culture</i> Budaya Maritim.	103
Gambar 4.4	Skema Alat Cantrang Nelayan Brondong Lamongan.....	105
Gambar 4.5	Alat Cantrang Nelayan Brondong Lamongan.....	106
Gambar 4.6	Tradisi Pemotongan Kepala Kerbau Petik Laut Lamongan.	108
Gambar 4.7	Ritual Petik Laut – Perayaan Kapal Nelayan Lamongan.....	109
Gambar 4.8	Galangan Kapal Tradisional Nelayan Lamongan.....	110
Gambar 4.9	Pintu Masuk Pelabuhan Probolinggo.....	112
Gambar 4.10	Kantor Pelabuhan Probolinggo.....	113
Gambar 4.11	Kolam dan Dermaga Pelabuhan Probolinggo.....	114
Gambar 4.12	Pelabuhan Probolinggo - Pelabuhan Industri Maritim.....	116
Gambar 4.13	Budaya Larung Saji Masyarakat Maritim di Probolinggo.....	118
Gambar 4.14	Area Pelabuhan Banyuwangi.....	120
Gambar 4.15	Kondisi Transportasi Laut di Pelabuhan Banyuwangi.....	121
Gambar 4.16	Ritual Masyarakat Maritim “Petik Laut” di Banyuwangi.....	124
Gambar 4.17	Ritual Masyarakat Maritim “Tari Gandrung” di Banyuwangi.	125
Gambar 4.18	Industri Jasa Maritim di Surabaya.....	129
Gambar 4.19	Industri Perkapalan PT. PAL Surabaya.....	130
Gambar 4.20	Industri Galangan Kapal PT. Dok Perkapalan Surabaya.....	130
Gambar 4.21	Bisnis Jasa Maritim - Peti Kemas di Surabaya.....	131
Gambar 4.22	Industri PT. Terminal Peti Kemas di Surabaya.....	131
Gambar 4.23	Markas Komando Armada II TNI AL di Surabaya.....	132
Gambar 4.24	Monumen Kapal Selam sebagai ikon Budaya Maritim.....	133
Gambar 4.25	Jembatan Suramadu sebagai ikon Budaya Maritim.....	133



Gambar 4.26	Aktivitas Maritim Nelayan Wonorejo Surabaya.....	134
Gambar 5.1	Sebaran Responden Berdasarkan Pengalaman.....	141
Gambar 5.2	Sebaran Responden Berdasarkan Usia.....	142
Gambar 5.3	Sebaran Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	143
Gambar 5.4	Model Konseptual Pengaruh Budaya Maritim.....	144
Gambar 5.5	Model Penelitian Lengkap.....	146
Gambar 5.6	Model Variabel Laten Budaya Maritim.....	152
Gambar 5.7	Model Variabel Laten Kebijakan Pemerintah.....	153
Gambar 5.8	Model Variabel Laten Kebijakan Pemerintah Setelah Perbaikan.....	154
Gambar 5.9	Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim.....	158
Gambar 5.10	Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim setelah perbaikan.....	159
Gambar 5.11	Output <i>Path Diagram</i> Model Penelitian.....	160
Gambar 5.12	Output <i>Path Diagram</i> Model Penelitian setelah perbaikan.....	161
Gambar 5.13	Model Persamaan Struktural Berdasarkan Kerangka Pemikiran, Nilai Parameter dan Hasil Uji Statistik.....	164
Gambar 5.14	Model Pengaruh Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional (Sebagai Novelty Penelitian).....	188
Gambar 5.15	Pengembangan <i>Metode Structural Equation Model</i> (Sebagai Novelty Penelitian).....	189



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 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 (Wardani, 2013).

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



masa lalu telah banyak diungkap, namun dalam perjalanannya, kejayaan bahari tersebut mengalami redupan. Setidaknya ada dua penyebab terjadinya hal itu, yaitu praktek non kebharian 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 (Wardani, 2013).

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 in 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 didalamnya (Bradley, 2013).

Untuk 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 serta proporsional dan senantiasa diarahkan pada kepentingan



bangsa Indonesia di laut. Beberapa fungsi laut harus menjadi pertimbangan pemerintah dalam menetapkan kebijakan berbasis kemaritiman adalah: laut sebagai media pemersatu bangsa, laut sebagai media perhubungan, sebagai media sumberdaya, 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.

Merespon kebijakan pemerintah Indonesia yang meletakkan sektor ketahanan maritim menjadi salah satu prioritas pembangunan, maka berbagai data dan analisis 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. Kedepan, 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 dapat menciptakan ketahanan maritim nasional bangsa Indonesia semakin tinggi.

Untuk itu diperlukan suatu penelitian atau pemodelan yang bisa menilai **Bagaimana pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah**

terhadap Ketahanan Maritim untuk memperkokoh 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.

Penelitian tentang isu Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan

Ketahanan Nasional bidang Maritim telah banyak dilakukan oleh para peneliti

sebelumnya. Roi Durana (2016) dalam penelitiannya : *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 penelitiannya yang berjudul *Life On The Edge:*



8

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 penelitian 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 penelitiannya tentang *An Ecosystem-Based Framework For Governance and Management of Maritime Cultural Heritage in The USA* pada *Journal of Marine Policy*. Penelitian 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 Paper nya 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 kanca 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 dibawah 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. Air yang telah terkumpul di dataran tinggi akan disalurkan kembali ke laut, sungai, dan danau-danau buatan.

Penerapan sistem *Polder* saat itu berjalan dengan baik dan dapat menjadi solusi banjir yang sering melanda kota-kota di Belanda. Faktor utama keberhasilannya adalah partisipasi masyarakat yang secara mandiri melakukan tata kelola dan pemeliharaan sistem. Kerjasama dan Kebijakan pemerintah Belanda dan masyarakat yang dituangkan melalui pembagian tanggung jawab dapat menghasilkan tata kelola yang baik dan berkelanjutan. Selanjutnya melahirkan sebuah proyek mega bendungan yang kelak 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 Amesterdam, 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. Bangunan dengan konstruksi modern ini tidak hanya berfungsi sebagai penghalang datangnya banjir, tetapi dapat menjadi ikon yang menambah keindahan



permandangan kota-kota di Belanda, selain itu membuat moda transportasi laut di sana sangat teratur dengan adanya sistem komputerisasi buka tutup tanggul.

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, *Zeeland* aman (Ramadhani, 2015).

Hasil penelitian ini 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.

Penelitian-penelitian 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 penelitian-penelitian 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 penelitian sebelumnya, yang selanjutnya akan dikembangkan pada penelitian ini sebagai suatu *novelty* atau halkebaruan.



Adapun pendekatan analisa variabel yang digunakan dalam Disertasi 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 didalamnya Kebijakan Poros Maritim Dunia yang meliputi : (1) Budaya Maritim, (2) Sumber Daya Alam, (3) Infrastruktur Laut, (4) Diplomasi Maritim dan (5) Pertahanan Keamanan Maritim.

Penelitian Disertasi 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 penelitian. 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 koseptual tentang Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasionalbidang Maritim, maka penelitian Disertasi ini mencoba membahas tentang bagaimana pengaruh budaya maritimdankebijakan pemerintah pada aspek ketahanan nasional bidangmaritim dan implikasinya dalam rangkamemperkokoh 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 nasionalsebagai suatu hal kebaruan/*novelty* yang memperbaiki model kebijakan budaya maritim sebelumnya. Langkah utama dalam penelitian Disertas ini adalahmerumuskan 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 maritimdan 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.

1.2 Perumusan Masalah

Dari uraian permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, dimana secara *de facto* Indonesia merupakan suatu Negara yang 2/3 wilayahnya adalah lautan dengan kekayaan sumberdaya laut yang melimpah. Kenyataan yang tidak dapat dibantah adalah, Negara Kesatuan Republik Indonesia yang biasa disebut juga dengan Nusantara adalah didasarkan pada wilayah penguasaan Kerajaan



Maritim yang pernah ada di masa lalu. Kekayaan alam di laut sampai saat ini belum dapat memberikan kontribusi terhadap kemakmuran bangsa. Hal ini tidak lepas dari orientasi menjadi budaya agraris untuk mendukung kepentingan penguasa kolonialisme. 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* atau permasalahan 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 kedalam pertanyaan-pertanyaan penelitian 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 ?



1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini didasarkan pada rumusan masalah dan pertanyaan penelitian yang telah dirumuskan diatas, yaitu:

- a. Menguji signifikansihubungan dan pengaruh budaya maritimterhadapkebijakan pemerintah di sektor maritim untuk memperkokoh Ketahanan Nasional Bidang Maritim.
- b. Menguji signifikansi hubungan dan pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional di bidang Maritim.
- c. Menguji signifikansihubungan dan pengaruh langsung Budaya Maritim terhadap aspek Ketahanan Nasional Bidang Maritim.
- d. Menguji signifikansi hubungan dan pengaruh Budaya Maritim secara tidak langsung terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim melalui Kebijakan Pemerintah (sebagai variabel mediasi).

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian disertasi ini adalah:

- a. Manfaat Teoritis (Keilmuan).

Penelitian ini diharapkan dapatberkontribusi dan bermanfaat untuk memberikan kajian terhadap Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terkait Ketahanan Nasional bidang maritimuntuk mendukung ketahanan nasional bangsa Indonesia. Penelitian ini juga diharapkan bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi,terutama pengembangan teori dan konsep Budaya Maritimdalam mendukung ketahanan nasional suatu bangsa.



b. Manfaat Praktis (Guna Laksana).

Hasil studi diharapkan mampu memberikan kontribusi kepada pemerintah pusat dan daerah dalam merumuskan kebijakan maritim untuk dapat membantu tercapainya visi maritim Indonesia yang telah dicanangkan oleh Presiden RI. Hasil studi juga diharapkan dapat menjadi acuan dalam perumusan kebijakan maritim sehingga pemerintah dapat melakukan langkah-langkah nyata yang efektif dalam rangka membantu mewujudkan visi pemerintah sebagai negara poros maritim dunia.

1.5 Novelty dan Originalitas

Adanya kebaruan atau novelty dan originalitas dapat dikatakan sebagai salah satu kriteria yang harus dipenuhi dalam sebuah penelitian Disertasi, agar penelitian 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 penelitian 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 penelitian (*research*).

Untuk menentukan originalitas dan kebaruan penelitian disertasi ini, setidaknya ada dua pendekatan yang diambil yaitu (1) **obyek penelitian** dan **metode** yang digunakan serta (2) **hasil penelitian** yang berupa formulasi hubungan variabel atau rekonstruksi teori sebelumnya. Secara akademis penelitian ini belum pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya baik secara obyek maupun metode. Obyek penelitian 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 penelitian 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 penelitian disertasi 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.

b. Pengembangan metode *Structural Equation Model* (SEM) dalam analisa dan pemodelan dalam 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.

c. Temuan hasil penelitian berupa pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim, yang dapat memberikan masukan berupa tambahan teoridan merekonstruksi konsep serta teori oleh beberapa ahli sebelumnya yang akan dibahas pada penelitian Disertasi ini.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS

2.1. Penelitian Terdahulu

Kritikal review atau kajian kritis terhadap penelitian sebelumnya harus dilakukan untuk mendapatkan hal yang menjadi keterbatasan sebuah penelitian.

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



a. Roi Durána, N, Begoña A. Farizob, María Xosé Rodrígueza (2016), dalam penelitiannya 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 penelitian ini adalah: adanya ancaman terhadap warisan budaya, dan hilangnya kesejahteraan social. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: pemberian dan penyebaran budayasecara positif mempengaruhi signifikan dalam perkembangan kesejahteraan sosial dan kultur budaya masyarakat suatu bangsa. Khususnya perkembangan budaya maritim. Penelitian ini belum memasukkan unsur pembobotan antar variabel budaya maritim, serta belum menunjukkan formulasi hubungan atau korelasi antar variabel serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*). Penelitian 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 penelitian dengan judul *Life on The Edge: Early Maritime Cultures of The Pacific Coast of North America. Quaternary Science Reviews*. Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaruh migrasi masyarakat pesisir pantai pasifik Amerika utara melalui rute *Pasifik Rim* terhadap kultur budaya maritim. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa masyarakat pesisir pantai pasifik menggunakan kapal laut dan teknologi maritim selama lebih dari satu millennium/ yang merupakan kecenderungan penyebaran budaya maritim. Penelitian ini hanya difokuskan pada bahasan tentang budaya maritime di pantai pasifik Amarika 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 kematiman serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

c. Loren G. Davis, Department of Anthropology, Oregon State University (2015), dalam penelitiannya tentang *Clarification Of And Comment On Erlandson Et Al. "Life On The Edge: Early Maritime Cultures Of The Pacific Coast Of North*

America". Hasil Penelitian 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, pemeriksaan peta budaya California. (Budaya Maritim Internasional, Inc., 1986)

mengungkapkan peran budaya kemaritiman pada perkembangan wilayah.

Namun demikian Penelitian ini belum mempertimbangkan formulasi dari pembobotan faktor faktor yang berpengaruh seperti arkeologi dan geo-arkeologi.

Serta belum adanya validasi/verifikasi hasil penelitian 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 penelitiannya 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 *mezolithic* sampai dengan sekarang masih hampir sama, meskipun ada sedikit perbaikan dan perkembangan. Dalam konteks budaya

maritim, tempat khusus penangkapan ikan dipantai 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 diluar ZEE, selanjutnya perlu dikolaborasi dengan metode dan variabel yang lebih kompleks serta dapat diaplikasikan dalam konteks budaya kematian. Hal ini bisa dikembangkan lagi dengan memasukkan faktor-faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

e. Singgih Tri Sulistiyono, Yety Rochwulaningsih (2014), dalam penelitiannya 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 penelitian 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*. Penelitian ini belum menganalisa pergeseran budaya maritim dalam masyarakat dan kerajaan di pulau Jawa. Analisa yang sangat terbatas pada aspek kualitatif budaya maritim saja. Dapat dikembangkan dengan memasukkan faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

f. Stefan Claesson (2013), dalam penelitiannya tentang *An Ecosystem-Based Framework For Governance And Management Of Maritime Cultural Heritage In The USA* pada *Journal of Marine Policy*. Penelitian 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. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dibutuhkan kebijakan yang memberikan manajemen dan perlindungan yang efektif terhadap sumber daya budaya maritim khususnya sebuah pemerintahan yang terstruktur, mengikuti prinsip-prinsip pengelolaan berbasis ekosistem. Namun Penelitian belum membahas kebijakan atau peraturan yang menangani perlindungan sumber daya budaya maritim / lepas pantai atau diluar 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 penelitiannya 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 penelitian 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 penelitian 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 penelitian belum membahas tentang penyesuaian dalam pendekatan budaya maritim ke zona yg beragam, yg membentuk sebuah sistem budaya dan variabel yang digunakan cukup singkat serta mengandung ketidakmampuan manajemen melaks



pendekatan sbg bagian menuju intergrasi MCL dan EBM khususnya pengembangan budaya kemaritiman serta faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

h. Maurommati, Bithas, Panayiotidis (2013), dalam penelitiannya tentang *Operationalizing Sustainability In Urban Coastal Systems: A System Dynamics Analysis* pada *Journal International Science Direct*. Permasalahan dalam penelitian ini adalah pendekatan dengan model analisa sistem dinamik dalam operasional keberlanjutan budaya maritim dan "urban coastal". Hasil Penelitian 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 yg tinggi. Serta simulasi perlu di verifikasi dg model lain sehingga ketepatan model dg kondisi nyata semakin dekat. Bisa dikembangkan lagi dengan memasukkan faktor ketahanan nasional (*National Defense*).

i. C. Ma et al (2012), dalam penelitiannya tentang *Simulation Modeling For Wetland Utilization And Protection Based On System Dynamic Model In A Coastal City, China*. Metode yang diaplikasikan adalah Pemodelan *SystemDynamic* pada sistem 'wetland-utilization'. Variabel yang digunakan : - *sustainable coastal*, - *sustainable culture*. - Pembentukan *causal loop diagram* sistem dan sub-sub sistem. Hasil yang diperoleh dalam penelitian 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-subsistem 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 penelitiannya tentang *Dynamic Modelling For Ecological And Economic Sustainability In A Rapid Urbanizing Region* di *Journal International Science Direct*. Adapun permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah bagaimana mengintegrasikan faktor-faktor *culture, environment, society dan economic* utk 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 dan menganalisa dan mengoptimasi beberapa kebijakan *policy* dalam mengintegrasikan hubungan antara faktor-faktor *culture, ecology, society dan economic* dalam perkembangan dinamika sistem. Namun demikian penelitian 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. Penelitian ini bisa dikembangkan lagi dengan mempertimbangkan faktor ketahanan nasional (*National Defense*).



k. Ramadhani A. (2015), pada Paper nya yang berjudul “Indonesia-Belanda ; Negara Maritim dengan Potensi Laut Tanpa Batas. Dalam penelitian 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.

Berdasarkan kajian kritis yang telah dilakukan pada penelitian terdahulu, bahwa aspek bahasan tentang *culture*, *maritime* dan *model* telah banyak dibahas pada penelitian sebelumnya, namun ada satu hal yang bisa dikembangkan dan menjadi *gap* terhadap penelitian sebelumnya, yaitu aspek *Maritime National Resiliencedan* Kebijakan Pemerintah dalam model *Maritime Culture* yang belum masuk pada pembahasan penelitian sebelumnya, sehingga menjadi salah satu topik originalitas dan kebaruan atau *novelty* dalam disertasi ini. Berikut ini Tabel 2.1. Posisi Penelitian Disertasi ini, sbb:.

Tabel 2.1. Posisi Penelitian

NAMA PENELITI	TAHUN	JUDUL	ASPEK BAHASAN			
			CULTURE	MARITIME	MODEL	NATIONAL DEFENCE
Stefan Claesson	2011	<i>An Ecosystem-Based Framework For Governance And Management Of Maritime Cultural Heritage In The USA</i>	√	√		
SF. Zhan, XC. Zhang WP. Chen	2011	<i>Dynamic Modelling For Ecological And Economic Sustainability In A Rapid Urbanizing Region</i>	√		√	
C. Ma, XC. Zhang B. Zhou	2012	<i>Simulation Modeling For Wetland Utilization And Protection Based On System Dynamic Model In A Coastal City, China</i>	√		√	
Bradley W. Barr	2013	<i>Understanding And Managing Marine Protected Areas Integrating Ecosystem Based Management Within Maritim Cultural Landscapes Moving From Theory To Practice</i>	√	√	√	
Maurommati, Bithas Panayiotidis	2013	<i>Operationalizing Sustainability In Urban Coastal Systems A System Dynamics Analysis</i>	√	√	√	
Singgih Tri Sulistyono Yety Rochwulaningsih	2014	<i>Contest For Hegemony : The Dynamics Of Inland And Maritime Cultures Relations In The History Of Java Island , Indonesia</i>	√	√	√	
Jon M. Erlandson, Madonna L. Moss b, Matthew Des Lauriers	2015	<i>Life On The Edge: Early Maritime Cultures Of The Pacific Coast Of North America</i>	√	√	√	
Roi Durána,n, Begoña Farizob, Maria Xosé Rodríguez	2016	<i>Conservation Of Maritime Cultural Heritage: A Discrete Choice Experiment In A European Atlantic Region</i>	√	√	√	
PENELITIAN DISERTASI 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 penelitian disertasi 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 Disertasi ini untuk dapat diintergrasikan dan dikolaborasikan, sebagai suatu hal kebaruan / *novelty*.



2.2. Teori dan Konsep Budaya Kemaritiman

2.2.1. Definisi Budaya

Kebudayaan atau budaya yang berasal dari bahasa Sansekerta yaitu “buddhaya”, 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 bangsa 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 didalamnya 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 dan 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).

Pengertian Budaya Menurut Para Ahli

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.

Ber macam definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa kebudayaan merupakan sesuatu yang akan mempengaruhi tingkat pengetahuan, cara pandang, serta meliputi sistem ide atau sebuah gagasan yang ada dalam pikiran seorang manusia, sehingga 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, dsb, yang semuanya yang keseluruhannya ditujukan untuk membantu manusia dalam melangsungkan kehidupan dalam bermasyarakat, (Roi Durana, 2016).

Unsur Budaya Menurut Para Ahli

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

a. Stefan Claesson (2013) menyebutkan kebudayaan memiliki 4 unsur pokok:



- 1) Alat-alat teknologi
- 2) Sistem ekonomi
- 3) Keluarga
- 4) Kekuasaan politik

b. Cecil Jones (2014) mengatakan ada 4 unsur pokok yang meliputi:

- 1) Sistem norma sosial yang memungkinkan kerja sama antara para anggota masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan alam sekelilingnya
- 2) Organisasi ekonomi
- 3) Alat-alat, dan lembaga-lembaga atau petugas-petugas untuk pendidikan (keluarga adalah lembaga pendidikan utama)
- 4) Organisasi kekuatan (politik)

c. Jon M. Erlandsen (2015) mengemukakan ada 7 unsur budaya secara universal (*universal categories of culture*) yaitu:

- 1) Bahasa
- 2) Sistem pengetahuan
- 3) Sistem teknologi, dan peralatan
- 4) Sistem kesenian
- 5) Sistem mata pencarian hidup & Religi
- 6) Sistem kekerabatan, dan organisasi kemasyarakatan

2.2.2. Definisi Maritim

Maritim berasal dari bahasa Inggris yaitu *maritime*, yang berarti navigasi, *maritime* atau bahari. Maritim, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai sesuatu yang berkenaan dengan laut, yang berhubungan dengan



pelayaran dan perdagangan di laut. Dalam kamus bahasa Inggris, maritim adalah kata yang digunakan untuk menunjukkan sifat atau kualitas yang menyatakan penguasaan terhadap laut dalam hal ini disebut *seapower*. Loren G Davis (2015) dalam bukunya, menyatakan bahwa *maritim* diartikan sebagai angkatan laut dalam hubungan dengan kekuatan di darat dan udara, juga diartikan pula sebagai angkatan laut dalam konteks yang luas yaitu dalam kaitannya dengan kegiatan yang berhubungan dengan komersial dan penggunaan nonmilitar terhadap laut. Menurut Loren G Davis (2015), kekuatan laut dapat dilihat dari dua aspek, yaitu input dan output. Dari aspek input, *seapower* adalah angkatan laut, *coastguard*, yaitu meliputi pula kekuatan darat dan laut. Pengertian ini mendefinisikan *seapower* dalam terminologi hasil, sebagai keluaran atau output, bukan sebagai faktor yang dibutuhkan atau input, atau lebih jelasnya, tujuan, bukan cara. Makna sesungguhnya *seapower* bukanlah apa yang terjadi di laut, tetapi bagaimana ia memengaruhi jalannya peristiwa di darat (Loren G Davis, 2015).

Dilihat dari sisi tata bahasa, kelautan adalah kata benda, maritim adalah kata sifat. Dengan demikian, jika menyatakan bahwa Indonesia adalah negara yang harus memanfaatkan laut, kata maritim lebih tepat. Indonesia harus menjadi negara maritim, bukan hanya negara kelautan. Argumentasinya adalah, negara maritim adalah negara yang mempunyai sifat memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya, sedangkan negara kelautan lebih menunjukkan kondisi fisiknya, yaitu negara yang berhubungan, dekat dengan atau terdiri dari laut (Loren G Davis, 2015).

Dilihat dari arti kata secara luas, kata maritim mungkin lebih cenderung mengartikan laut sebagai media, dengan segala kekayaan alam yang terkandung

di dalamnya. Dengan demikian, istilah maritim sesungguhnya lebih komprehensif, tidak hanya melihat laut secara fisik, wadah dan isi, tetapi juga melihat laut dalam konteks geopolitik. Pengertian ini sesuai pula dengan Kamus Besar Bahasa Indonesia yang mengartikan maritim sebagai berkenaan dengan laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Dilihat dari kepentingan nasional, memandang laut dalam konteks posisi geografis adalah geopolitik dan geostrategi yang perlu dikembangkan.

Pengertian kemaritiman yang selama ini diketahui oleh masyarakat umum adalah menunjukkan kegiatan di laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan, sehingga kegiatan di laut yang menyangkut eksplorasi, eksploitasi atau penangkapan ikan. Dalam arti lain kemaritiman ruang lingkungannya dapat berkenaan dengan pelayaran dan perdagangan laut. Sedangkan pengertian lain dari kemaritiman yang berdasarkan pada termonologi adalah mencakup ruang dan wilayah permukaan laut, pelagik dan mesopelagik yang merupakan daerah subur di laut. Pada daerah ini terdapat kegiatan seperti pariwisata, lalu lintas, pelayaran dan jasa-jasa kelautan. Sehingga menurut pendekatan konsep ini Indonesia saat ini lebih tepat disebut sebagai negara maritim, bukan negara kelautan, karena sepenuhnya memanfaatkan sumber daya kelautan secara maksimal. Selain itu, arah pengembangan yang dilakukan negara Indonesia merupakan cerminan dari negara yang mempunyai jiwa dan pemikiran yang budaya atau *culture* yang pandai memanfaatkan laut secara keseluruhan, dan tidak hanya memanfaatkannya secara fisiknya saja. Pemahaman secara komprehensif adalah bagaimana memanfaatkan potensi Indonesia sebagai negara kelautan secara fisik menjadi sebuah negara maritim sepenuhnya secara jiwa dan pikiran. Dengan memanfaatkan segala potensi yang ada



pembangunan ekonomi maritim sebagai media tercapainya kesejahteraan rakyat Indonesia. Maritim bisa diartikan Bahari, atau sesuatu yang menyangkut kehidupan yang ada di Laut (Loren G Davis, 2015).

2.2.3. 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 sebesarnya 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



lewat 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 didalamnya 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. Maknanya, 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.

2.3. Konsep Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional

2.3.1 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:

- a. Kebijakan merupakan sebuah rangkaian aktivitas yang sangat berbeda.
- b. Kebijakan merupakan sebuah proses yang terputus-putus bukan proses yang berkelanjutan.
- c. 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, kebijakan muncul dari sebuah proses dari waktu ke waktu yang memungkinkan hubungan intra dan antar-organisasi. Kebijakan pemerintah adalah 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 mendasarkan 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).

2.3.2. Implementasi Kebijakan Pemerintah

Menurut De Groff dan Cargo (2000), Implementasi kebijakan adalah proses perubahan yang dinamis dan berkembang karena adanya sejumlah faktor termasuk struktur implementasi jaringan, konflik sosial politik dan reformasi administrasi yang membentuk sebuah gagasan hingga dapat diterjemahkan kedalam program perbaikan sosial. Implementasi kebijakan mencerminkan proses perubahan yang kompleks dimana keputusan dari pemerintah diubah menjadi program, prosedur, peraturan atau praktik yang ditujukan untuk perbaikan sosial. Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi proses implementasi kontemporer yang tereksplor, antara lain : (1) tata kelola jaringan. (2) konteks sosial politik, (3) manajemen publik.

Terdapat dua tema yang memberikan konteks penting dalam studi penerapan kebijakan publik: (1) Kegiatan pemerintah harus sesuai dengan peraturan hukum, (2) Gagasan tentang adanya kontrol terhadap demokrasi atas kegiatan tersebut. Argumen utama dalam pembuatan kebijakan/ pelaksanaan dikompromikan oleh penelitian yang telah menunjukkan bahwa pembuatan dan

implementasi dari kebijakan publik dapat dipecahkan dengan rapi adalah sebuah penyehatan. Konseptualisasi kebijakan publik dari formasi, implementasi dan evaluasi, memerlukan fokus dasar gagasan yang relevan untuk menyelesaikan masalah sosial, (De Groff, 2000).

Implementasi sebagai pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Pengertian tersebut dapat diartikan bahwa implementasi merupakan pelaksanaan kebijakan dasar berbentuk undang-undang juga berbentuk perintah atau keputusan-keputusan yang penting atau seperti keputusan badan peradilan.

Proses implementasi ini berlangsung setelah melalui sejumlah tahapan tertentu seperti tahapan pengesahan undang-undang, kemudian output kebijakan dalam bentuk pelaksanaan keputusan dan seterusnya sampai perbaikan kebijakan yang bersangkutan (Fischer, 2007).

Menurut Fischer (2007) proses implementasi kebijakan yang ideal akan mencakup unsur-unsur inti berikut : (1) Spesifikasi rincian program (yaitu, bagaimana dan oleh badan/organisasi mana yang harus menjalankan sebuah program, (2) Alokasi sumber daya (yaitu, bagaimana anggaran didistribusikan, Personel mana yang akan melaksanakan program, Unit organisasi mana yang bertanggungjawab atas eksekusi, (3) keputusan (yaitu, bagaimana keputusan dilakukan)

2.3.3. Konsepsi dan Hakekat Ketahanan Bidang Maritim

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 meyelenggarakan 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.

Konsep Ketahanan Nasional (Tannas) Indonesia adalah konsep **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. Konsep 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 konsep 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).

2.3.4. 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 mempersentasikan 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).

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.

- a. 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).
- b. 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).
- c. 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.



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

2.4. Pendekatan Sosiologi, Filosofis dan Yuridis

2.4.1. 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:

a. 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 kekeluarga, 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)



b. Implementasi aspek sosiologi pada Ketahanan Nasional berbangsa

Gerakan reformasi bidang budaya kemaritiman nasional, disamping 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).

c. 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 idilil : 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.

2.4.2. 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 territorial, yang apabila dilaksanakan dan berhasil akan dampak 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) 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 hakekatnya 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 untuk pengamanan dan menjaga keutuhan kedaulatan Negara Indonesia dan pembangunan nasional dai gangguan yang datang dari dalam maupun dari luar negeri. Untuk mewujudkan geostrategis Indonesia akhirnya dirumuskan Bangsa Indonesia dengan Ketahanan Nasional.

Menurut Marsetio (2014), karakteristik geografi negara Indonesia memiliki ciri yang besar pengaruhnya terhadap kebijaksanaan dan startegi, 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 proposional. 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.

2.4.4. 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 odalan 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”.

Makna dari misi ini adalah menumbuhkan pembangunan berorientasi kelautan bagi masyarakat dan pemerintah, serta meningkatkan pemanfaatan secara komprehensif dan berkelanjutan terhadap sumber daya manusia, wilayah laut nasional dan teknologi kelautan untuk kepentingan kedaulatan dan kesejahteraan bangsa Indonesia.

Potensi sumber daya kelautan perlu dikelola secara optimal dan berkelanjutan dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan dalam upaya memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat. Berdasarkan hal tersebut, pada 20 Februari 2017, Presiden Joko Widodo telah menandatangani Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.



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.

2.5. Pendekatan Konsep Tri Gatra

Konsepsi wawasan nusantara merupakan suatu konsep di dalam cara pandang dan pengaturan yang mencakup segenap kehidupan bangsa yang dinamakan astagatra, yang meliputi aspek alamiah (trigatra) dan aspek sosial (pancagatra). Trigatra meliputi posisi dan lokasi geografis negara, keadaan dan kekayaan alam, serta keadaan dan kemampuan penduduk (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

Aspek – Aspek Trigatra

2.5.1 Gatra Letak dan Bentuk Geografis

Jikamelihat letak geografis wilayah Indonesia dalam peta dunia, maka akan nampak jelas bahwa wilayah negara tersebut merupakan suatu kepulauan, yang menurut wujud ke dalam, terdiri dari daerah air dengan ribuan pulau-pulau

di dalamnya. Dalam bahasa asing bisa disebut sebagai suatu archipelago kelvar, kepulauan itu merupakan suatu archipelago yang terletak antara Benua Asia di sebelah utara dan Benua Australia di sebelah selatan serta Samudra Indonesia di sebelah barat dan Samudra Pasifik di sebelah timur.

Letak geografis antara dua benua dan samudra yang penting itu, maka dikatakan bahwa Indonesia mempunyai suatu kedudukan geografis di tengah-tengah jalan lalu lintas silang dunia. Karena kedudukannya yang strategis itu, dipandang dari tiga segi kesejahteraan di bidang politik, ekonomi dan sosial budaya, Indonesia telah banyak mengalami pertemuan dengan pengaruh pihak asing (akulturasi). Indonesia terletak pada 6 LU–11 LS, 95 BT–141 BT, dilalui garis khatulistiwa yang di tengah-tengahnya terbentang garis equator sehingga Indonesia mempunyai 2 musim, yaitu musim hujan dan kemarau.

2.5.2. Gatra Keadaan dan Kemampuan Penduduk

Penduduk adalah sekelompok manusia yang mendiami suatu tempat atau wilayah. Adapun faktor penduduk yang mempengaruhi Ketahanan Nasional adalah sebagai berikut (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

a. Faktor yang Mempengaruhi Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk berubah karena kematian, kelahiran, pendatang baru, dan orang yang meninggalkan wilayahnya. Segi positif dari penambahan penduduk ialah penambahan angkatan kerja (*man power*) dan penambahan tenaga kerja (*labour force*). Segi negatifnya, apabila pertumbuhan penduduk tidak seimbang dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang tidak diikuti dengan usaha peningkatan kualitas penduduk.

b. Faktor yang Mempengaruhi Komposisi Penduduk



Komposisi adalah susunan penduduk menurut umur, kelamin, agama, suku bangsa, tingkat pendidikan, dan sebagainya. Susunan penduduk itu dipengaruhi oleh mortalitas, fertilitas, dan migrasi. Fertilitas sangat berpengaruh besar terhadap umur dan jenis penduduk golongan muda yang dapat menimbulkan persoalan penyediaan fasilitas pendidikan, perluasan lapangan kerja, dan sebagainya.

c. Faktor yang mempengaruhi Distribusi Penduduk

Distribusi penduduk yang ideal adalah distribusi yang dapat memenuhi persyaratan kesejahteraan dan keamanan yaitu penyebaran merata. Oleh karena itu, pemerintah perlu memberikan kebijakan yang mengatur penyebaran penduduk, misalnya dengan cara transmigrasi, mendirikan pusat-pusat pengembangan (*growth centers*), pusat-pusat industri, dan sebagainya.

Kemampuan penduduk yang tidak seimbang dengan pertumbuhan penduduk dapat menimbulkan ancaman-ancaman terhadap pertahanan nasional.

2.5.3. Gatra Keadaan dan Kekayaan Alam

Kekayaan sumber-sumber alam sebenarnya terdapat di atmosfer, di permukaan bumi, di laut, di perairan, dan di dalam bumi. Sumber-sumber alam sesungguhnya mempunyai arti yang sangat luas di mana Indonesia terkenal sebagai negara yang mempunyai sumber-sumber alam yang berlimpah ruah.

Sebagai gambaran umum, sumber-sumber alam termasuk sumber-sumber pelican atau mineral, sumber-sumber nabati atau flora, dan sumber-sumber hewani atau fauna. Untuk memulai dengan sumber-sumber pelican atau mineral dapat diutarakan, bahwa negara Indonesia mempunyai sumber-sumber mineral yang meliputi bahan-bahan galian, biji-bijian maupun bahan-bahan galian industri di samping sumber-sumber tenaga lain. Sifat unik kekayaan alam yaitu



jumlahnya yang terbatas dan penyebarannya tidak merata. Sehingga menimbulkan ketergantungan dari dan oleh negara dan bangsa lain. Bentuk sumber daya alam ada 2 (dua), yaitu sumber daya alam yang dapat diperbarui dan tidak dapat diperbarui. Sumber daya alam harus diolah atau dimanfaatkan dengan berprinsip atau asas maksimal, lestari, dan berdaya saing (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

a. Asas maksimal

Artinya sumber daya alam yang dikelola atau dimanfaatkan harus benar-benar menciptakan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat.

b. Asas lestari

Artinya pengolahan sumber daya alam tidak boleh menimbulkan kerusakan lingkungan, menjaga keseimbangan alam.

c. Asas berdaya saing

Artinya bahwa hasil sumber daya alam harus bisa bersaing dengan sumber daya alam negara lain.

2.5.4. Hubungan Antar Gatra dalam Trigatra

Antar gatra dalam Trigatra terdapat hubungan timbal balik yang erat yang dinamakan korelasi dan interdependensi. 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 (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

Gatra 1 (satu) karakter dan kondisi geografi sangat mempengaruhi gatra 2 (dua) jenis, kualitas dan persebaran kekayaan alam dan sebaliknya kekayaan alam dapat mempengaruhi karakter geografi. Gatra 3 (tiga) bentuk-bentuk

kehidupan dan penghidupan serta persebaran penduduk sangat erat kaitannya dengan karakter geografi dan sebaliknya karakter geografi mempengaruhi kehidupan dari penduduknya. Kehidupan dan penghidupan penduduk dipengaruhi oleh jenis, kualitas, kuantitas dan persebaran kekayaan alam. Demikian pula sebaliknya, jenis, kualitas, kuantitas dan persebaran kekayaan alam dipengaruhi oleh faktor-faktor kependudukan khususnya kekayaan alam yang dapat diperbaharui. Kekayaan alam mempunyai manfaat nyata jika telah diolah penduduk yang memiliki kemampuan dalam ilmu pengetahuan dan teknologi.

Selanjutnya lebih detail hubungan antar gatra, dikemukakan seperti uraian berikut:

a. Gatra geografi, karakter geografi sangat mempengaruhi jenis, kualitas dan persebaran kekayaan alam dan sebaliknya kekayaan alam dapat mempengaruhi karakter geografi.

b. Antara gatra geografi dan gatra kependudukan; bentuk-bentuk kehidupan dan penghidupan serta persebaran penduduk sangat erat kaitannya dengan karakter geografi dan sebaliknya karakter geografi mempengaruhi kehidupan dari penduduknya.

c. Antara gatra kependudukan dan gatra kekayaan alam; kehidupan dan penghidupan penduduk dipengaruhi oleh jenis, kualitas, kuantitas dan persebaran kekayaan alam, demikian pula sebaliknya jenis, kualitas, kuantitas dan persebaran kekayaan alam dipengaruhi oleh faktor-faktor kependudukan khususnya kekayaan alam yang dapat diperbaharui. Kekayaan alam mempunyai manfaat nyata jika telah diolah oleh penduduk yang memiliki kemampuan dalam ilmu pengetahuan dan teknologi.



2.6. Pendekatan Konsep Panca Gatra

Pancagatra adalah aspek-aspek kehidupan nasional yang menyangkut kehidupan dan pergaulan hidup manusia dalam bermasyarakat dan bernegara dengan ikatan-ikatan, aturan-aturan dan norma-norma tertentu. Hal-hal yang termasuk aspek pancagatra adalah Gatra Ideologi, Politik, Ekonomi, Sosial Budaya serta Pertahanan dan Kemanan, (Buku Putih Pertahanan RI, 2015).

Aspek – Aspek Pancagatra

2.6.1. Gatra Ideologi

Menurut Subekti (2010) Ideologi suatu negara diartikan sebagai *guiding of principles* atau prinsip yang dijadikan dasar suatu bangsa. Ideologi adalah pengetahuan dasar atau cita-cita. Ideologi merupakan konsep yang mendalam mengenai kehidupan yang dicita-citakan serta yang ingin diperjuangkan dalam kehidupan nyata. Ideologi dapat dijabarkan ke dalam sistem nilai kehidupan, yaitu serangkaian nilai yang tersusun secara sistematis dan merupakan kebulatan ajaran dan doktrin. Dalam strategi pembinaan ideologi berikut adalah beberapa prinsip yang harus diperhatikan.

- a. Ideologi harus diaktualisasikan dalam bidang kenegaraan oleh WNI.
- b. Ideologi sebagai perekat pemersatu harus ditanamkan pada seluruh WNI.
- c. Ideologi harus dijadikan panglima, bukan sebaliknya.
- d. Aktualisasi ideologi dikembangkan ke arah keterbukaan dan kedinamisan.
- e. Ideologi Pancasila mengakui keaneragaman dalam hidup berbangsa dan dijadikan alat untuk menyejahterakan dan mempersatukan masyarakat.



f. Kalangan elit eksekutif, legislatif, dan yudikatif harus harus mewujudkan cita-cita bangsa dengan melaksanakan GBHN dengan mengedepankan kepentingan bangsa.

g. Menyosialisasikan Pancasila sebagai ideologi humanis, religius, demokratis, nasionalis, dan berkeadilan. Menumbuhkan sikap positif terhadap warga negara dengan meningkatkan motivasi untuk mewujudkan cita-cita bangsa.

2.6.2. Gatra Politik

Menurut Marsetio (2014), Politik diartikan sebagai asas, haluan, atau kebijaksanaan yang digunakan untuk mencapai tujuan dan kekuasaan. Kehidupan politik dapat dibagi kedalam dua sektor yaitu sektor masyarakat yang memberikan input dan sektor pemerintah yang berfungsi sebagai output. Sistem politik yang diterapkan dalam suatu negara sangat menentukan kehidupan politik di negara yang bersangkutan.

Upaya bangsa Indonesia untuk meningkatkan ketahanan di bidang politik adalah upaya mencari keseimbangan dan keserasian antara keluaran dan masukan berdasarkan Pancasila yang merupakan pencerminan dari demokrasi Pancasila.

2.6.3. Gatra Ekonomi

Menurut Subekti (2010), Kegiatan ekonomi adalah seluruh kegiatan pemerintah dan masyarakat dalam mengelola faktor produksi dan distribusi barang dan jasa untuk kesejahteraan rakyat. Upaya meningkatkan ketahanan ekonomi adalah upaya meningkatkan kapasitas produksi kelancaran barang jasa

secara merata ke seluruh wilayah. Upaya untuk menciptakan ketahanan ekonomi adalah melalui sistem ekonomi yang diarahkan untuk kemakmuran rakyat.

Ekonomi kerakyatan harus menghindari *free fight liberalism*, etatisme, dan tidak dibenarkan adanya monopoli. Struktur ekonomi dimantapkan secara seimbang dan selaras antarsektor. Pembangunan ekonomi dilaksanakan bersama atas dasar kekeluargaan. Pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya harus dilaksanakan secara selaras dan seimbang antarwilayah dan antarsektor. Kemampuan bersaing harus ditumbuhkan dalam meningkatkan kemandirian ekonomi. Ketahanan di bidang ekonomi dapat ditingkatkan melalui pembangunan nasional yang berhasil, namun tidak dapat dilupakan faktor-faktor non-teknis yang dapat mempengaruhi karena saling terkait dan berhubungan satu dengan yang lainnya (Subekti, 2010).

2.6.4. Gatra Sosial Budaya

Menurut Marsetio (2014), Sosial budaya dapat diartikan sebagai kondisi dinamik budaya bangsa yang berisi keuletan untuk mengembangkan kekuatan nasional dalam menghadapi dan mengatasi ancaman, tantangan, halangan, dan gangguan (ATHG). Gangguan dapat datang dari dalam maupun dari luar, baik secara langsung maupun tidak langsung, yang membahayakan kelangsungan hidup sosial NKRI berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Esensi ketahanan budaya adalah pengaturan dan penyelenggaraan kehidupan sosial budaya. Ketahanan budaya merupakan pengembangan sosial budaya dimana setiap warga masyarakat dapat mengembangkan kemampuan pribadi dengan segenap potensinya berdasarkan nilai-nilai Pancasila.



2.6.5. Gatra Pertahanan dan Keamanan

Menurut Marsetio (2014), Pertahanan dan keamanan diartikan sebagai kondisi dinamika dalam kehidupan pertahanan dan keamanan bangsa Indonesia yang berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional dalam menghadapi dan mengatasi ATHG yang membahayakan identitas, integritas, dan kelangsungan hidup bangsa berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Ketahanan di bidang keamanan adalah ketangguhan suatu bangsa dalam upaya bela negara, di mana seluruh lpeleksosbudhankam disusun, dikerahkan secara terpimpin, terintegrasi, terorganisasi untuk menjamin terselenggaranya Sistem Ketahanan Nasional.

Prinsip-prinsip Sistem Ketahanan Nasional antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Bangsa Indonesia cinta damai tetapi lebih cinta kemerdekaan.
- b. Pertahanan keamanan berlandaskan pada landasan ideal Pancasila, landasan konstitusional UUD 1945, dan landasan visional wawasan nusantara.
- c. Pertahanan keamanan negara merupakan upaya terpadu yang melibatkan segenap potensi dan kekuatan nasional.
- d. Pertahanan dan keamanan diselenggarakan dengan sistem pertahanan dan keamanan nasional (Sishankamnas) dan sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta (Sishankamrata).

2.6.6. Hubungan Antar Gatra dalam Pancagatra

Menurut Buku Putih Pertahanan RI (2015), hubungan antara gatra ideologi dengan gatra politik, ekonomi, sosial budaya, serta pertahanan dan keamanan, dalam arti ideologi sebagai falsafah bangsa dan landasan idiil negara merupakan



nilai penentu bagi kehidupan nasional yang meliputi seluruh gatra dalam pancagatra dalam memelihara kelangsungan hidup dan pencapaian tujuan nasional. Hubungan antara gatra politik dengan gatra ideologi, ekonomi, sosial budaya, serta pertahanan dan keamanan, berarti kehidupan politik yang mantap dan dinamis menjalankan kebenaran ideologi memberikan iklim yang kondusif untuk pengembangan ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan.

Hubungan antara gatra ekonomi dan gatra ideologi, politik, sosial budaya, serta pertahanan dan keamanan berarti kehidupan ekonomi yang tumbuh mantap dan merata, akan meyakinkan kebenaran ideologi yang dianut, mendinamisasi kehidupan politik dan perkembangan sosial budaya serta mendukung pengembangan pertahanan dan keamanan. Keadaan ekonomi yang stabil, maju, dan merata menunjang stabilitas dan peningkatan ketahanan aspek lain.

Hubungan antara gatra sosial budaya dengan gatra ideologi, politik, ekonomi, serta pertahanan dan keamanan, dalam arti kehidupan sosial budaya yang serasi, stabil, dinamis, berbudaya, dan berkepribadian akan meyakinkan kebenaran ideologi yang berbudaya, kehidupan ekonomi yang tetap mementingkan kebersamaan, serta kehidupan pertahanan dan keamanan yang menghormati hak-hak individu. Keadaan sosial yang terintegrasi secara serasi, stabil, dinamis, berbudaya, dan berkepribadian hanya dapat berkembang di dalam suasana aman dan damai. Hubungan antara gatra pertahanan dan keamanan dengan gatra ideologi, politik, ekonomi dan sosial budaya, dalam arti kondisi kehidupan pertahanan dan keamanan yang stabil dan dinamis akan meyakinkan kebenaran ideologi, memberikan iklim yang kondusif untuk pengembangan kehidupan politik, ekonomi, dan sosial budaya.

2.7. 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) sumberdaya dapat pulih, (2) sumberdaya 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 sumberdaya 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 (Kemenristekdikti, 2006) :

a. Penguasaan, pengembangan dan penerapan RISTEK bidang kemaritiman dibutuhkan dalam rangka optimasi pemanfaatan dan pengelolaan sumberdaya perikanan di perairan Indonesia termasuk potensi dan karakteristik sumberdaya perikanan, rehabilitasi habitat ikan yang sudah rusak.



b. Penguasaan dan penerapan teknologi penangkapan ikan seperti bahan dan peralatan yang produktif dan efisien serta berwawasan lingkungan bagi pengembangan perikanan rakyat.

c. Penguasaan dan pengembangan serta penerapan RISTEK bidang kemaritiman utamanya budidaya laut termasuk *sea ranching*, baik untuk sumberdaya ikan yang sudah dapat dibudidayakan maupun yang belum.

d. Penguasaan dan 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 dan pengembangan teknik dan manajemen pemasaran produk perikanan yang lebih efisien, sehingga dapat meningkatkan posisi tawar di pasar dalam negeri dan luar negeri.

f. Penguasaan dan pengembangan serta penerapan teknologi eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya alam tidak dapat pulih (pertambangan), serta berwawasan lingkungan.

g. Penguasaan dan pengembangan serta penerapan teknologi pendayagunaan potensi sumberdaya 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 penelitian 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 sumberdaya alam pesisir.

2.8. Kebijakan Kelautan Indonesia dan Visi Poros Maritim Dunia

2.8.1. 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 dan 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:

- a. Membangun budaya maritim Indonesia;
- b. Menjaga laut dan sumber daya laut, fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan, nelayan sebagai pilar utama;
- c. Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, tol laut, *deep seaport*, logistik dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim;
- d. Memperkuat diplomasi maritim, kerjasama di bidang kelautan, menghilangkan sumber konflik di laut seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.
- e. 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)

2.8.2. 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 Huang 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:

- a. Batas Maritim, Ruang Laut, dan Diplomasi Maritim;
- b. Industri Maritim dan Konektivitas Laut;
- c. Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan serta Pengelolaan Lingkungan Laut;
- d. Pertahanan dan Keamanan Laut; dan
- e. 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.

2.9. 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:

a. *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 didepan suatu benua atau daratan, sehingga berfungsi sebagai benteng terhadap sebuah daratan.

b. *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 kemudahan akses



tersebut membuat musuh menjadi semakin mudah untuk mencapai pedalaman pulau-pulau.

c. *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.

d. *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 sumberdaya manusia dibidang ketentaraan, khususnya dalam keangkatan lautan.

e. *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.

f. *Character of government* (karakter Pemerintah).

Kebijakan pemerintah sebuah negara, pemanfaatan kepadatan penduduk, dan sikap terhadap negara tetangga. Negara yang memiliki pemerintah yang kuat dan kebijaksanaan yang tegas akan memberikan



manfaat untuk menjadi sebuah kekuatan dalam perubahan dari negara berkembang menjadi negara maju.

2.10. Konsep Strategi Kajayaan 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 dilaut 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 dilaut 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 :

- a. Mempersiapkan armada tempur sebagai perlawanan *control of the sea* pada tingkatan perlawanan aktif dan pasif.
- b. Perlawanan melawan invasi saat damai maupun perang.
- c. Mengamankan jalur maritim untuk perdagangan.
- d. Memblokade pantai atau pelabuhan lawan.
- e. Mensinergikan gelar operasi dalam keadaan ofensif 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 diantara 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).



2.11. 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 dijarah 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 kenegeraan.

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 kemudian terjabarkan di 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.

Pangan tak boleh diabaikan. Pangan juga tak boleh jadi objek "permainan" bisnis. Pangan juga tak boleh diganggu, diembargo dan dimonopoli oleh siapapun termasuk dimanipulir sebagai komoditi politis sebagai alat bergoining. Dalam kenyataannya dimensi pangan sebagai "hak" ini belum banyak dipahami masyarakat. Tetapi yang "mempermainkannya" sudah banyak, termasuk negara.

Asasi yang kedua, 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).

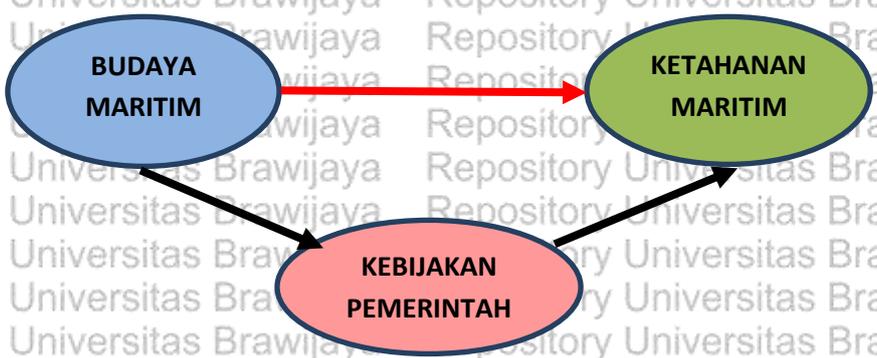
2.12. Kerangka Konseptual Penelitian

Berdasarkan kajianteori mengenai pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah pada Ketahanan Nasional bidang maritim yang telah dibahas di atas, maka dikembangkanlah kerangkakonseptual yang mendasari penelitian ini. Pada kerangka konseptual ini diuraikan hubungan diantara variabel yang diteliti, yaitu hubungan kausal antara satu variabel dengan variabel lainnya baik variabel dependen maupun variabel independen pada Budaya Maritim,

Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Selanjutnya disusunlah suatu Kerangka model konseptual yang dapat mengakomodasi proses dan langkah-langkah pembuktian hipotesis yang akan diajukan. Kerangka model konseptual penelitian ini disusun berdasarkan teori dan hasil penelitian serta pemikiran yang logis tentang Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional bidang maritim. Kerangka model konseptual penelitian ini menggambarkan hubungan antar variabel yang disertai dengan indikatornya.

Untuk menyusun model konseptual, maka dilakukan telaah terhadap dimensi variabel dan hubungan antar variabel yang telah digunakan oleh peneliti sebelumnya.

Pada awal penelitian dihadapkan pada teori-teori untuk menyusun Kerangka konseptual model yang sesuai dengan data maupun variabel yang telah dikumpulkan dan diidentifikasi. Karena penelitian ini tergolong dalam riset kongklusif, yaitu riset yang spesifik dengan tujuan yang jelas hasilnya dapat secara langsung dan nyata memberikan informasi dan kontribusi, maka penelitian ini tergolong dalam kategori *causal research* karena riset ini berusaha menjelaskan hubungan sebab akibat antar variabel dalam model penelitian (Kinnear dan Taylor, 1995). Kerangka Model konseptual merupakan model dasar yang dirumuskan dari landasan pemikiran teoritis dan dipadukan dengan kondisi empiris. Dari permasalahan diatas, dapat dirumuskan suatu Kerangka konseptual yang akan dijadikan acuan dalam pemodelan penelitian, yaitu:





Gambar 2.1. Kerangka Koseptual Penelitian & Interaksi Variabel Utama

Pada Gambar 2.1 Kerangka Konseptual Penelitian, dapat dijelaskan bahwa ada 3 (tiga) Variabel utama yang saling berinteraksi yaitu variabel Budaya Maritim, Kebijakan, dan Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Garis Panah Hitam mengartikan bahwa Variabel Budaya maritim sebagai variabel utama memberikan pengaruh dan kontribusi terhadap variabel Ketahanan Maritim melalui peran Kebijakan Pemerintah dalam bidang kemaritiman. Kebijakan Pemerintah menjadi variabel yang dapat memoderasi pengaruh variabel Budaya Maritim terhadap variabel Ketahanan Nasional bidang Maritim. Di sisi lain Garis Panah Merah mengartikan variabel Budaya Maritim juga bisa langsung memberikan kontribusi pada variabel utama Ketahanan Nasional bidang Maritim. Interaksi ketiga variabel tersebut mendasari perlunya adanya penelitian tentang bagaimana pengaruh variabel Budaya Maritim, dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim.

2.13. Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah dugaan atau kesimpulan sementara yaitu proposisi 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 disertasi ini harus dan telah mencakup hal-hal sebagai berikut :



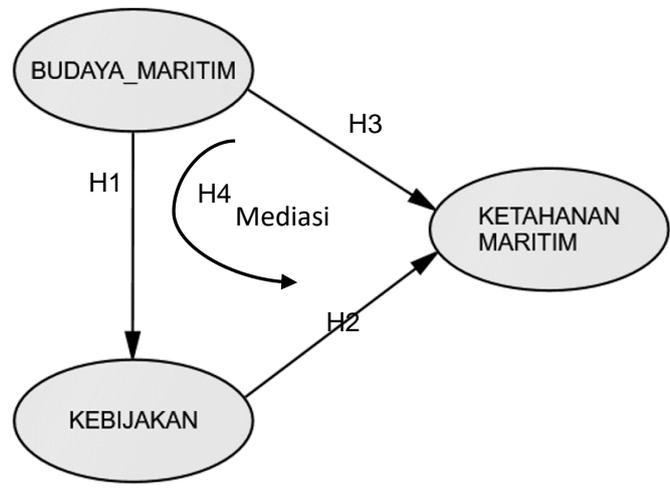
a. *Theoretically grounded* yaitu merefleksikan teoritis atau literatur yang relevan dengan topik Budaya Maritim, yang meliputi telaah pada UU Nomor 4 Tahun 1960 tentang Deklarasi Juanda dan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang UNCLOS serta *review* pada Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan 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 penelitian ini dalam bentuk pernyataan (*Hipotesisstatement*) sesuai pada Gambar 2.2. sebagai berikut :



Gambar 2.2. Hubungan Variabel pada Hipotesis Penelitian

Berdasarkan Gambar 2.2 Hubungan antar variabel Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim, maka dapat disusun hipotesis penelitian 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 III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Berdasarkan fokus dan tujuan penelitian, maka jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan deskriptif analisis kuantitatif. Adapun pendekatan kuantitatif digunakan dengan tujuan untuk dapat memahami tentang apa yang terjadi pada obyek penelitian dengan cara memberikan gambaran dan penjelasan kuantitatif dalam bentuk dimensi, angka yang terukur dan jelas.

Pendekatan kuantitatif selalu diawali dengan identifikasi problem yang kemudian berubah dan berkembang menjadi jelas, yang selanjutnya dilakukan pengolahan data, analisa data hingga menghasilkan kesimpulan sesuai tujuan penelitian. Makna yang terukur secara terus menerus digali dari interaksi variabel yang terus berlangsung selama masa penelitian. Penelitian ini secara terus menerus melakukan observasi, pengukuran dan pengolahan data sampai menemukan jawaban terhadap permasalahan yang muncul.

Dalam penelitian ini, instrument penelitian adalah berupa kuisisioner untuk proses mengumpulkan data. Sebelum digunakan sebagai instrument untuk melakukan pengumpulan data, dilakukan uji validasi dan uji reliabilitas terhadap kuisisioner tersebut. Selanjutnya setelah data terkumpul dilakukan pengolahan dan analisa hasil pengolahan data. Selanjutnya dilakukan pendalaman dan interpretasi hasil dan kesimpulan yang memberikan kontribusi yang nyata pada pengembangan ilmu, pengetahuan dan teknologi khususnya bidang ilmu ketahanan nasional dan kemaritiman.

3.2 Konsep dan Variabel Penelitian

3.2.1 Definisi Operasional

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

3.2.2. 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 di





pahami sebagai keseluruhan gagasan masyarakat yang mampu menghasilkan tindakandan 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 memperkenalkan 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 tindakandan 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. Aktifitas Budaya dan Tradisi Kebaharian.

3.2.3. 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 kotamadya), masyarakat, organisasi, bisnis dan sekolah.

Merespon 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 penelitian 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, serta 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

3.2.4. 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 injeniring (*engineering approach*) dan pendekatan sosial (*social approach*). Pendekatan injeniring 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 merespon, 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

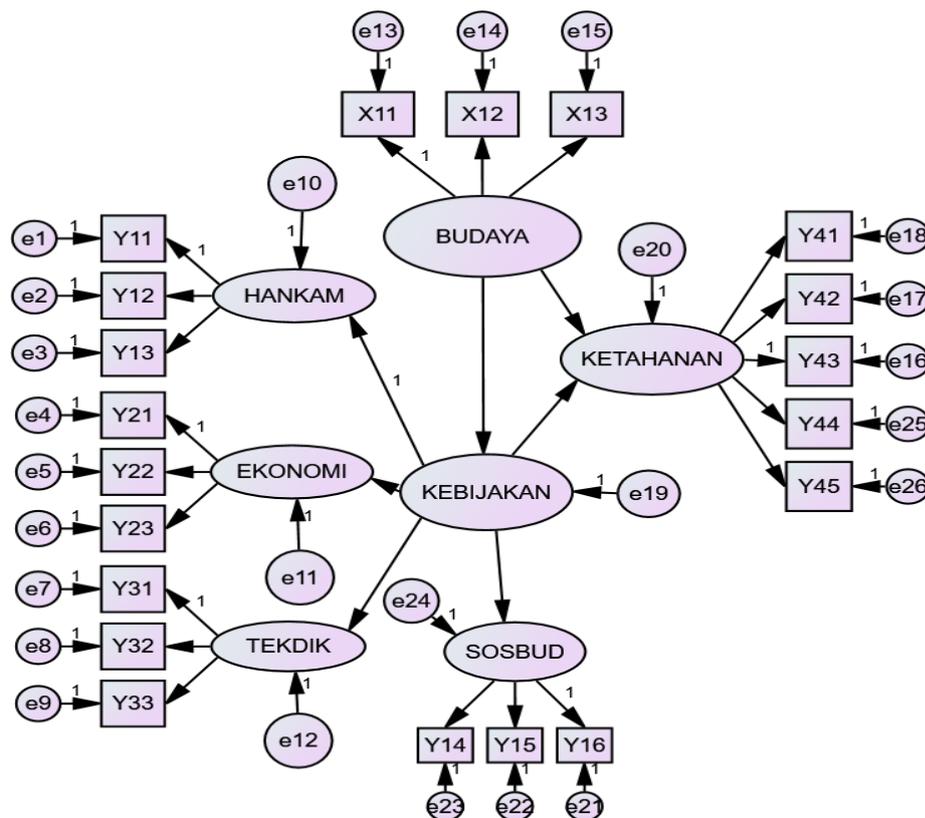
Y52. Ketahanan Nasional Bidang Politik

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 Penelitian, 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 3.1. :



Gambar 3.1. Konsep Model & Variabel Penelitian Budaya Maritim, Kebijakan Pemerintah dan Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Tabel 3.1. Identifikasi Variabel dan Indikator pada Model

NO	Variabel Latent / Unobserver	Indikator / Variabel Observer
1	Variabel Bebas Budaya Maritim (X1)	X1.1. Karakter Masyarakat X1.2. Kegiatan Perekonomian X1.3. Aktifitas Budaya dan Tradisi Kebaharian
2	Variabel Terikat Kebijakan Pemerintah (Y)	Kebijakan Bidang Pertahanan dan Keamanan Y1.1. Diplomas Maritim Y1.2. Kebijakan Bidang Pertahanan Y1.3. Keamanan Maritim Kebijakan Bidang Perekonomian Y2.1. Sumber Daya dan Lingkungan Y2.2. Bidang Pembiayaan Y2.3. Bidang Konektivitas dan Infrastruktur Kebijakan Bidang Teknologi & Pendidikan Y3.1. Perkapalan Y3.2. Penangkapan Perikanan Y3.3. Pengolahan Hasil Laut Kebijakan Bidang Sosial Budaya Y1.4. Kebijakan Bidang Sosial Y1.5. Tradisi Bahari Y1.6. Pariwisata Bahari
3	Variabel Terikat Ketahanan Nasional Maritim (Y4)	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

(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 3.1. Konsep Aspek Utama dan Variabel Penelitian 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 3.1. 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. Aktifitas budaya dan Tradisi kebaharian.

Pada aspek kedua Kebijakan Pemerintah (Y) merupakan variabel terikat / mediasi atau *dependent variable* yang tergantung dan dipengaruhi oleh variabel X1Budaya 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 arahanpilar Kebijakan Kelautan Indonesia dan konsep Poros Maritim Dunia sesuai Perpres No 16 tahun 2017. Kebijakan Pemerintahmeliputi variabelKebijakan Bidang Pertahanan dan Keamanan, dapat direfleksikandengan variabel Y1.1.Kebijakan Bidang Diplomasi Maritim, Y1.2.Kebijakan Bidang Pertahanan dan Y1.3. Keamanan Maritim. Selanjutnya Kebijakan Bidang Perekonomian, direfleksikandengan variabel Y2.1. Kebijakan Bidang Sumber Daya dan Lingkungan, Y22. Kebijakan Bidang Pembiayaan, Y2.3. Kebijakan Bidang Konektifitas dan Infrastruktur. Kebijakan Bidang Teknologidan Pendidikan, direfleksikandengan 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, direfleksikandengan 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.

3.3 Populasi dan Sampel

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 penelitian 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 Ghozali (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.

Penelitian 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 penelitian 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 penelitian 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. Berikut ini Tabel 3.2. Rencana Responden Penelitian.



Tabel 3.2. Rencana Responden Penelitian.

No	Responden Penelitian	Daerah / Satuan Kerja	Jumlah
1	Tokoh Masyarakat Kemaritiman	Kab. Lamongan	20
2	Tokoh Masyarakat Kemaritiman	Kab. Probolinggo	20
3	Tokoh Masyarakat Kemaritiman	Kab. Banyuwangi	20
4	Tokoh Masyarakat Kemaritiman	Kota Surabaya	20
5	Pejabat Dinas Kelautan Daerah	Kab. Lamongan	10
6	Pejabat Dinas Kelautan Daerah	Kab. Probolinggo	10
7	Pejabat Dinas Kelautan Daerah	Kab. Banyuwangi	10
8	Pejabat Dinas Kelautan Daerah	Kota Surabaya	10
9	Kementerian Pertahanan	Jakarta	10
10	Kementerian Kelautan dan Perikanan	Jakarta	10
11	Industri Kemaritiman	Surabaya	10
12	Industri Kemaritiman	Banyuwangi	10
13	Dinas Potensi Maritim TNI AL	Koarmada II	10
14	Dinas Potensi Maritim TNI AL	Lantamal V Sby	10
15	Akademisi / Dosen	FT. Kelautan ITS	9
16	Akademisi / Dosen	STTAL	9
	JUMLAH		198

3.4. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah bahan keterangan atau kumpulan tentang sesuatu obyek penelitian yang lebih menekankan pada aspek materi, segala sesuatu yang hanya berhubungan dengan keterangan tentang suatu fakta yang ditemui peneliti di daerah penelitian sehingga dapat ditarik sebuah kesimpulan. Data dalam penelitian ini terdiri dari data utama dan data suplemen. Data utama adalah data yang diperoleh secara langsung dengan cara pengukuran, observasi dan wawancara. Sedangkan data data suplemen adalah data yang diperoleh secara tidak langsung. Data ini diperoleh dari studi kepustakaan dan dokumen-dokumen pendukung di intstitusi yang berperan.



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 kuisioner. Pengumpulan data pada kegiatan penelitian disertasi 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 penelitian 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 penelitian.

b. Angket dan Kuisioner

Teknik pengumpulan data dengan angket dan kuisioner dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden dalam kelompok unit analisis. Teknik angket ini terutama difokuskan untuk menjangring 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 penelitian. Kegiatan observasi pada penelitian ini dilakukan untuk menjangring data-data berupa kondisi budaya maritim nasional.



3.5. Uji Validitas dan Reliabilitas

Menurut Hair et al (2010) Signifikansi Model (*Fitting Model*) secara structural (SEM) dilakukan dengan mengukur *Goodness of Fit* dengan parameter GFI, AGFI, RMSEA, TLI, CFI dan *p* value. Selain itu juga dilakukan dengan menganalisa nilai *Loading Factor* dari masing-masing variable terkait. *Goodness of fit* adalah ukuran kebaikan model yang berupa ukuran kecocokan model teori & model taksiran berdasar data yang dalam hal ini dipakai *Chi-Square*, CMIN/DF, RMSEA, GFI, & AGFI. Beberapa indikator yang digunakan untuk melakukan uji *goodness of fit* pada model CFA (*first* dan *second order*) adalah sebagai berikut:

1) **Convergent validity**

Korelasi antara skor indikator refleksif dengan skor variabel latennya. Untuk hal ini *loading* 0.5 sampai 0.6 dianggap cukup, pada jumlah indikator per konstruk tidak besar, berkisar antara 3 sampai 7 indikator.

2) **Discriminant validity**

Membandingkan nilai *square root of average variance extracted* (AVE) setiap konstruk dengan korelasi antar konstruk lainnya dalam model, jika (AVE) konstruk lebih besar dari korelasi dengan seluruh konstruk lainnya maka dikatakan memiliki *discriminant validity* yang baik. Direkomendasikan nilai pengukuran harus lebih besar dari 0.50.

$$AVE = \frac{\sum \lambda_i^2}{\sum \lambda_i^2 + \sum_i \text{var}(\varepsilon_i)}$$

3) **Composite reliability (pc)**

Kelompok Indikator yang mengukur sebuah variabel memiliki reliabilitas komposit yang baik jika memiliki *composite reliability* = 0.7, walaupun bukan merupakan standar absolut.

$$\rho^c = \frac{(\sum \lambda_i)^2}{(\sum \lambda_i)^2 + \sum_i \text{var}(\varepsilon_i)}$$

4) Goodness of Fit Model (GoM)

Goodness of Fit Model diukur menggunakan **R-square** variabel *laten* dependen dengan interpretasi yang sama dengan regresi; Q-Square *predictive relevance* untuk model struktural, mengukur seberapa baik nilai observasi dihasilkan oleh model dan juga estimasi parameternya. Nilai Q-square > 0 menunjukkan model memiliki *predictive relevance*; sebaliknya jika nilai Q-Square = 0 menunjukkan model kurang memiliki *predictive relevance*. Perhitungan Q-Square dilakukan dengan rumus:

$$Q^2 = 1 - (1 - R_1^2)(1 - R_2^2) \dots (1 - R_p^2)$$

dimana $R_1^2, R_2^2, \dots, R_p^2$ adalah R-square variabel endogen dalam model persamaan. Besaran Q^2 memiliki nilai dengan rentang $0 < Q^2 < 1$, dimana semakin mendekati 1 berarti model semakin baik. Besaran Q^2 ini setara dengan koefisien determinasi total pada analisis jalur (*path analysis*).

Chi-Square (χ^2) merupakan statistik digunakan untuk menguji kedekatan kecocokan antara matriks kovarian sampel S dengan matriks kovarian model $\Sigma(\theta)$. Uji statistik χ^2 yang digunakan adalah:

$$\chi^2 = (n-1)F(S, \Sigma(\theta))$$



Nilai χ^2 semakin kecil semakin baik.

CMIN/DF (Normed Chi-Square) adalah ukuran yang diperoleh dari nilai chi-square dibagi dengan derajat kebebasan. Perumusan CMIN/DF adalah:

$$\frac{CMIN}{DF} = \frac{(n-1)F(S, \Sigma(\theta))}{df}$$

dengan :

n = Banyak data

S = Matriks kovarians sampel

$\Sigma(\theta)$ = Matriks kovarians model

Menurut Hair *et al.* (2006) nilai yang direkomendasikan untuk menerima kecocokan sebuah model adalah nilai CMIN/DF yang lebih kecil atau sama dengan 2.0.

RMSEA yaitu *Root Mean Square Error of Approximation* yang dikembangkan oleh Steiger dan Lind (1980) dan saat ini merupakan salah satu pengukur *goodness of fit* dari suatu model yang sangat informatif dan dirumuskan sebagai

berikut, $RMSEA = \sqrt{\frac{\hat{F}_0}{df}}$

dengan :

$$\hat{F}_0 = \text{Max} \left\{ \hat{F} - \frac{df}{(n-1)}, 0 \right\} \text{ dan } df \text{ adalah derajat kebebasan}$$

Nilai $RMSEA \leq 0.050$ disebut dengan *closed fit*, $0.050 < RMSEA \leq 0.080$ disebut *good fit* dan $0.08 < RMSEA \leq 0.100$ disebut sebagai *marginal fit* serta $RMSEA \geq 0.100$ disebut *poor fit*. GFI yaitu *Goodness of Fit Index* yang dapat dikategorikan sebagai ukuran kecocokan absolut yang dihitung dengan membandingkan model



yang dihipotesiskan dengan tidak ada model sama sekali (Joreskog dan Sorbom(1984) dan dikembangkan Tanaka dan Huba E (1985)dalam Ghozali(2011)). Perumusan dari GFI adalah:

$$GFI = 1 - \frac{F}{F_0}$$

dengan:

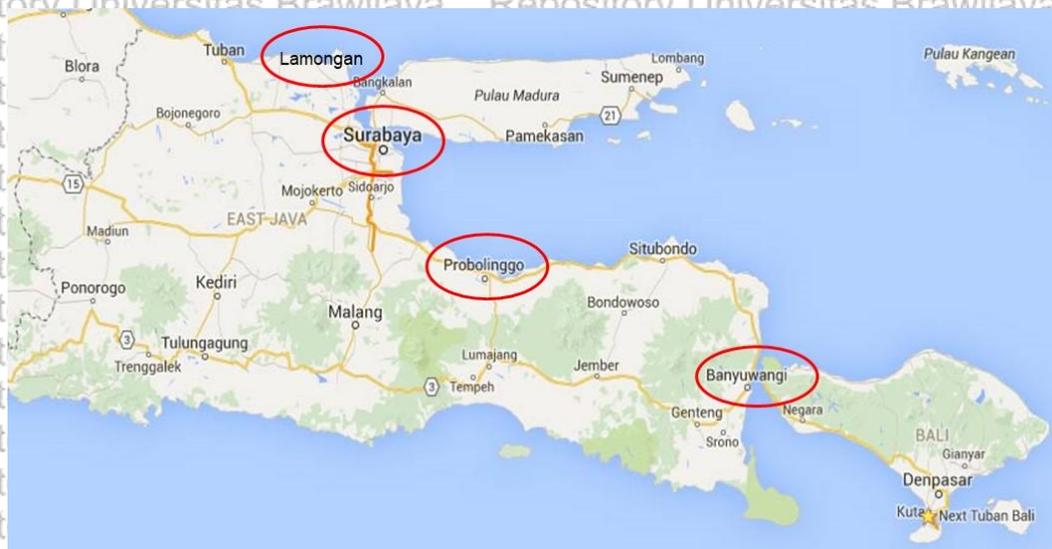
F : Nilai minimum F untuk model yang dihipotesiskan

F_0 : Nilai minimum F, ketika tidak ada model yang dihipotesiskan.

Nilai GFI berkisar antara 0 (*poor fit*) sampai dengan 1 (*perfect fit*), dan nilai GFI \geq 0.80 merupakan *good fit* lebih dari 0.6 adalah *marginal fit*.

3.6. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian yang diambil dalam penelitian disertasi ini adalah beberapa Kabupaten/Kota di Propinsi Jawa Timur. Lokasi ini dipilih karena Propinsi Jawa Timur memiliki keanekaragaman sumber daya dan kultur maritim, serta masyarakat kemaritiman yang merepresentasikan kondisi kultur budaya maritim nasional Indonesia. Adapaun peta lokasi penelitian di wilayah Jawa Timur dapat ditampilkan sesuai pada Gambar 3.2 berikut ini:



Gambar 3.2. Lokasi Penelitian : Beberapa Kabupaten/Kota Propinsi Jawa Timur

Beberapa alasan atau hal yang mendasari mengapa penelitian disertasi ini dilakukan di beberapa Kabupaten/Kota Propinsi 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 propinsi.
- 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 Propinsi 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 Wilayah Timur (Koarmatim) yang berpusat di kota Surabaya.

3.7. Analisis Data

Pengolahan dan analisis data yang digunakan adalah teknik analisis deskriptif dan analisis data dengan statistika inferensial. Penggunaan teknik analisis data deskriptif kuantitatif untuk memperoleh gambaran awal obyek penelitian dan karakteristik penyebaran skor setiap variabel yang diteliti. Analisis data deskriptif dapat disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dan histogram. Sedangkan analisis inferensial digunakan untuk menguji hipotesis penelitian dengan menggunakan SEM (*Structural Equation Models*). Semua pengujian hipotesis penelitian dilakukan dengan menggunakan $\alpha = 0.05$ Metode SEM termasuk kedalam uji statistik parametrik, oleh karena itu sebelum dilakukan pengujian hipotesis penelitian, terlebih dahulu dilakukan uji asumsi dasar sebagai persyaratan bahwa data yang akan dianalisis memenuhi kriteria yang dipersyaratkan. Analisis data penelitian menggunakan metode SEM yang dapat dijelaskan sebagai berikut (Hair et al, 2010):

3.7.1. Structural Equation Modeling (SEM)

Metode yang digunakan pada penelitian 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 sat 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 penelitian 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 pengukurnya. 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 penelitian 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 penelitian ini adalah konstruk Hankam, Ekonomi, Teknologi,



Sosil 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 penelitian ini yang termasuk konstruk *exogen* adalah konstruk Budaya Maritim. Sedangkan konstruk *endogen* dalam model penelitian ini adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain yang ada dalam model. Yang termasuk konstruk *endogen* dalam penelitian 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 penelitian 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 *goodness of fit*.



g. Interpretasi dan modifikasi model penelitian.

Pada prinsipnya, ketujuh langkah tersebut adalah merupakan langkah sistematis yang digunakan untuk menguji kecocokan antara model acuan yang disusun berdasarkan diagram kerangka pemikiran pada suatu penelitian 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 antara satu dengan lainnya bergantung dari perangkat lunak (*software*) yang digunakan.

Software komputer yang paling banyak digunakan oleh para peneliti untuk melakukan analisis SEM yaitu AMOS, PLS dan LISREL. Dalam penelitian ini perangkat lunak (*software*) yang digunakan untuk analisa data adalah SPSS 23 dan AMOS 23.0. SPSS digunakan untuk analisa data instrumen penelitian dan untuk tahap persiapan data sebagai bahan input data untuk program AMOS 23.0.

3.7.2. Urutan 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 mengurangi nilai data dengan nilai rata-ratanya, dan 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 penelitian.

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 disekitar garis diagonal (*expected normal score*) maka data dapat dianggap mendekati distribusi normal. Asumsi distribusi normalitas data ini penting mengingat dalam penelitian 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 di 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 eksogen 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.

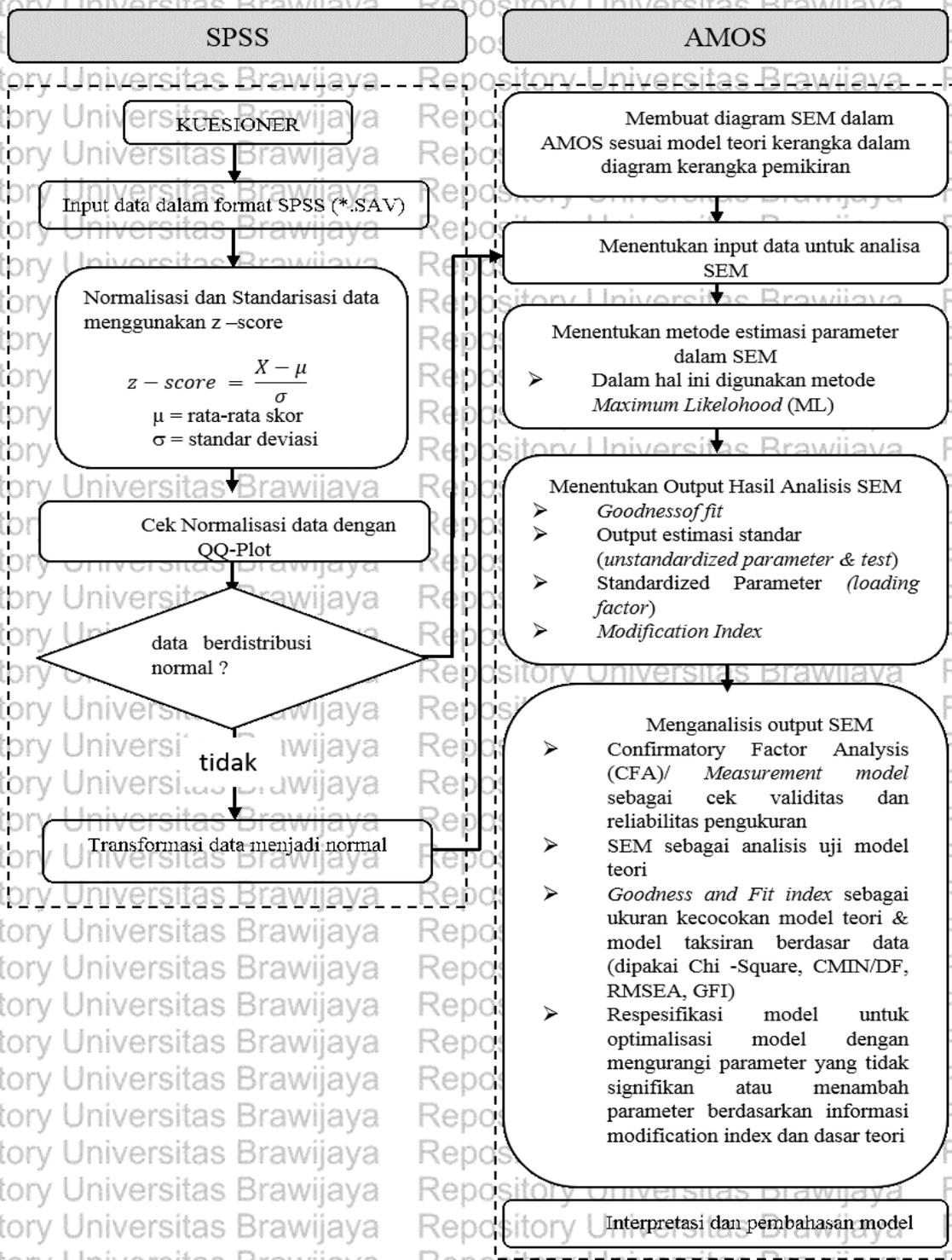
Setelah terbentuknya diagram model SEM menggunakan *software* AMOS 23.0, langkah selanjutnya adalah menentukan input data yang sudah dipersiapkan terlebih dahulu pada tahap *data preparation*. Proses analisis data menggunakan model SEM dapat disederhanakan bahwa untuk memperoleh persamaan struktural, diawali dengan mengolah data dari hasil kuesioner dengan menggunakan bantuan *software* statistik berupa SPSS maupun AMOS. Dari hasil pengolahan data tersebut akan diperoleh dua *output* yang berupa estimasi dari persamaan struktural dan grafik dari model SEM. Untuk estimasi parameter dalam model persamaan struktural menggunakan metode *Maximum Likelihood*.

Dalam statistik, estimasi *Maximum Likelihood* dikenal sebagai suatu metode



estimasi parameter dari suatu model statistik yang menggunakan *mean* dan *varians* sebagai parameternya untuk menemukan nilai-nilai parameter tertentu yang membuat hasil-hasil yang paling umum untuk digunakan dalam estimasi parameter. Hal tersebut dilakukan karena secara asimtotik pengamatan adalah yang paling mungkin (diberikan model). Metode *Maximum Likelihood* (yaitu pada data banyak) tidak bias dan estimator yang diperoleh konsisten serta estimatornya mendekati distribusi normal.

Adapun secara detail langkah-langkah analisis model penelitian SEM dapat digambarkan dalam diagram pada Gambar 3.3. sebagai berikut :



Gambar 3.3. Langkah Analisis Data pada Structural Equation Model (SEM)

BAB IV



DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Obyek atau lokasi penelitian dalam disertasi ini difokuskan pada daerah atau lokasi yang merepresentasikan keragaman masyarakat pada kultur budaya maritim yang dapat mempengaruhi ketahanan maritim nasional. Sesuai dengan metodologi penelitian maka lokasi obyek yang dipilih adalah daerah beberapa Kabupaten/Kota di Propinsi Jawa Timur, yang meliputi masyarakat maritim, dan pemerintah daerah serta pelabuhan maritim yang ada di kota/kabupaten Lamongan, Probolinggo, Banyuwangi dan Surabaya. Meski satu provinsi, kebudayaan masyarakat pesisir pantai utara Jawa Timur memiliki karakteristik kebudayaan yang khas di masing-masing wilayah. Minimal ada tiga sub kultur yang dapat ditelusuri di wilayah ini yaitu sub kultur Jawa pesisir, sub kultur Madura, dan sub kultur Pedalungan sebagai hasil akulturasi etnis Madura yang hidup di wilayah Pulau Jawa dengan masyarakat jawa sendiri (Hidayah, 2015).

Kawasan pesisir Jawa Timur banyak dipengaruhi oleh kebudayaan maritim yang bercirikan masyarakat nelayan dan kegiatan ekonomi kemaritiman. Kawasan ini mencakup wilayah Lamongan, Surabaya, Probolinggo dan Banyuwangi. Dahulu pesisir Jawa Timur merupakan daerah dan pusat perkembangan budaya daerah melalui perdagangan maritim. Kawasan ini tetap dapat mempertahankan ciri masyarakat nelayan dan kegiatan ekonomi kemaritiman. Ragam budaya daerah maritim ini telah mengakar sebagai warisan nenek moyang yang telah ada dan dapat mempengaruhi aspek ketahanan maritim daerah maupun nasional.

4.2. Kabupaten Lamongan

Kabupaten Lamongan dipilih sebagai salah satu obyek penelitian karena daerah ini mampu merepresentasikan kondisi budaya maritim dari sisi masyarakat nelayan dan industri maritim yang cukup kompleks dalam perspektif ketahanan maritim nasional. Di daerah Lamongan terdapat Pelabuhan Perikanan Brondong. Sejarah pelabuhan Brondong terentang sejak masa Pemerintahan Hindia Belanda. Pada saat itu lokasi tersebut masih berupa pusat pendaratan ikan sebagai tempat nelayan Brondong dan sekitarnya mendaratkan ikan hasil tangkapannya. Pada tahun 1936 di perairan Brondong sempat terjadi peristiwa terkenal yaitu tenggelamnya kapal '*Van der Wijck*' milik perusahaan '*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, Amsterdam – Belanda. Atas jasa para nelayan Brondong, penumpang beserta awak kapal tersebut dapat diselamatkan. Pemerintah Hindia-Belanda kemudian mendirikan monumen di halaman kantor pelabuhan untuk mengenang peristiwa tersebut dan menghormati jasa para nelayan yang telah menyelamatkan para korban. Dalam perkembangannya karena kegiatan nelayan semakin meningkat, maka pada tahun 1978 pengelolaan pelabuhan yang sebelumnya dilakukan secara lokal kemudian diambil-alih oleh pemerintah pusat dan statusnya meningkat menjadi Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP). Ijin pengembangan pelabuhan diperoleh dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan melalui Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. B. IX-22 CY/PP 72 tanggal 3 November 1986. Akhirnya pada tahun 1987, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pertanian No. 428/KPTS/410/1987 tanggal 14 Juli 1987, secara resmi pelabuhan Brondong ditetapkan menjadi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pelabuhan Perikanan Nusantara (Type B) dibawah kewenangan Departemen Pertanian Direktorat

Jenderal Perikanan Bidang Prasarana dan Sarana Perikanan. Dan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Kep 26.I/MEN/2001, menjadi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Kelautan dan Perikanan di bidang Prasarana Pelabuhan Perikanan dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap sampai saat ini (Sumber: PPI Brondong Lamongan, *Annual Report* 2018).



Gambar 4.1. Tampak Atas Pelabuhan Brondong Lamongan (Sumber *Annual Report* 2018 Pelabuhan Brondong Lamongan)



Lokasi Pelabuhan Perikanan Nusantara Brondong berdasarkan Rekomendasi Bupati Lamongan Nomor: 523/1142/413.022/2007 tentang Penetapan Wilayah Kerja dan Operasional Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Brondong Kabupaten Lamongan berada di atas tanah seluas 199.304 m² (19,93 Ha) yang terletak di Kelurahan Brondong Kecamatan Brondong. Batas-batas wilayah kerja Pelabuhan Perikanan Nusantara Brondong terletak pada kawasan seluas 433.304 m² (43,30 Ha) yang terdiri dari wilayah kerja daratan seluas 19,93 Ha dan wilayah kerja perairan seluas 23,40 Ha. Koordinat geografis batas-batas wilayah kerja PPN Brondong terletak pada 060 52' 11,64" LS dan 1120 17' 15,06" BT serta 060 52' 09,29" LS dan 1120 17' 56,17" BT. Sedangkan, untuk koordinat geografis batas-batas wilayah operasional PPN Brondong terletak pada 060 50' 00" LS dan 1120 17' 08" BT serta 060 52' 00" LS dan 1120 19' 30" BT. (Sumber: PPI Brondong Lamongan, *Annual Report* 2018).

Pelabuhan Brondong sebagai UPT yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, maka PPN Brondong menjalankan visi dan misi, berupa : Visi Perikanan Tangkap yang Maju dan Berkelanjutan untuk Kesejahteraan Nelayan, Misi : (1) Mengoptimalkan Pemanfaatan Sumber Daya ikan secara berkelanjutan, (2) Meningkatkan efisiensi usaha Perikanan Tangkap, Tugas : Melaksanakan pengelolaan dan pelayanan pemanfaatan sumber daya ikan, serta keselamatan operasional kapal perikanan. Di sekitar TPI Pelabuhan Brondong Lamongan terdapat 80 outlet pengepakan ikan milik para supplier, yang berguna untuk memproses ikan ikan sebelum dipasarkan, bisa berupa potong kepala ikan ataupun fresh. Jarak antara outlet dengan TPI lama begitu dekat dan tidak adanya akses jalan yang longgar untuk mengangkut ikan yang didaratkan ke outlet tersebut karena sudah penuh

sesak dengan orang-orang. Tempat parkir depan TPI lama juga dirasa sangat sempit dan sudah penuh dengan truck maupun colt yang parkir untuk mengangkut ikan dari TPI lama untuk dipasarkan keluar. Kondisi halaman TPI lama sudah tidak rata serta banyak lubang di sana-sini mengakibatkan semakin sesaknya kegiatan di sekitar halaman TPI lama (Sumber: PPI Brondong Lamongan, *Annual Report* 2018).

Perkembangan produktifitas potensi perikanan tangkap di PPN Brondong Kabupaten Lamongan terus mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini dapat dilihat dari volume produksi harian ikan rata-rata mencapai 220 ton/hari dengan nilai Rp. 3,5 Milyar/hari. Tingginya potensi perikanan tangkap di PPN Brondong menjadikan berdirinya beberapa Unit Pengolahan Ikan (UPI) yang menghasilkan produk ekspor maupun dalam negeri (lokal). Keberadaan UPI dan pasar lokal menjadikan aktifitas perikanan tangkap di PPN Brondong semakin ramai dan padat (Sumber: PPI Brondong Lamongan, *Annual Report* 2018).



Gambar 4.2. Kegiatan Nelayan di Pelabuhan Brondong Lamongan





Gambar. 4.3. Kegiatan Pelelangan Ikan sebagai bentuk *Culture* Budaya Maritim

Berdasarkan data di lapangan dan wawancara dengan masyarakat nelayan Brondong 2019, aktifitas perikanan tangkap di PPN Brondong yang padat telah menimbulkan beberapa kendala dalam hal pembongkaran ikan di TPI lama antara lain :

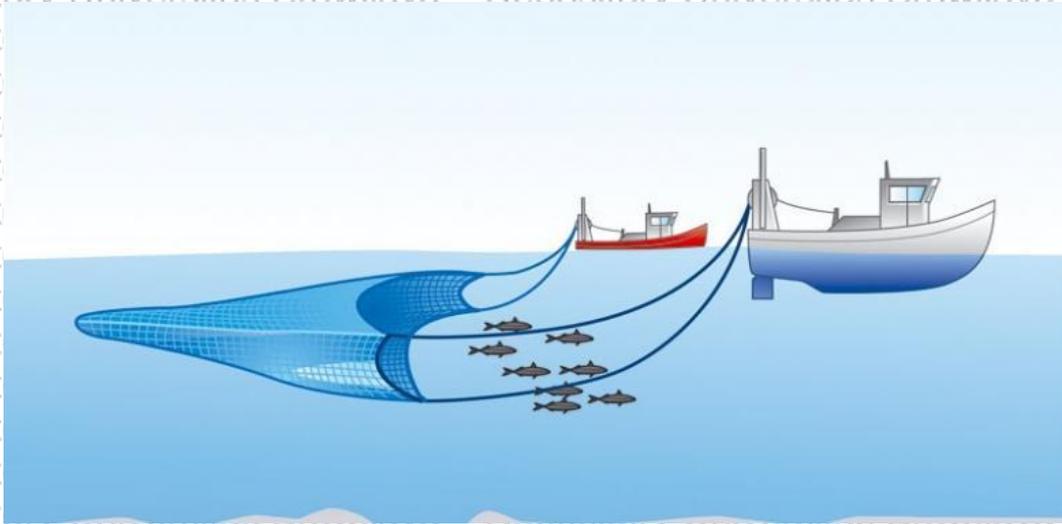
1. Kondisi sanitasi dan higiene tidak sesuai standar cara penanganan ikan yang baik
2. Cara penanganan ikan saat pembongkaran tidak sesuai persyaratan, contohnya ikan masih digelar di lantai tanpa alas dan terkena sinar matahari langsung
5. Terdapat titik krusial proses pelelangan pada saat transaksi dengan pedagang, mengakibatkan penarikan retribusi lelang masih belum optimal, akibat kesadaran pengguna yang kurang

4.2.1 Kondisi Masyarakat Maritim dan Nelayan di Kabupaten Lamongan

Sudah sejak dulu sebagian besar kapal yang berpangkalan di PPN Brondong Lamongan adalah menggunakan alat tangkap ikan jenis Cantrang, dengan hasil tangkapan utama adalah jenis-jenis ikan demersal. Sejak tahun 2015 diberlakukan pelarangan alat tangkap pukat hela dan pukat tarik serta pengaturan jalur penangkapan ikan dan penempatan alat penangkapan ikan (diatur dalam Permen KP no. 02 tahun 2015 dan Permen KP no. 71 tahun 2016). Maka praktis untuk alat tangkap cantrang (karena termasuk salah satu jenis pukat tarik) tidak dilegalkan untuk dipakai menangkap ikan (Sumber: Wawancara dengan Nelayan Brondong, 2019).

Berbagai sosialisasi sudah sering dilakukan kepada nelayan, namun sebagian besar nelayan masih enggan untuk merubah alat tangkapnya menjadi alat tangkap yang ramah lingkungan. Hal ini disebabkan karena sebagian besar nelayan menganggap belum ditemukan jenis alat tangkap yang ramah lingkungan dengan hasil yang kurang lebih sama dengan hasil tangkapan dengan alat tangkap cantrang. Selain itu faktor permodalan yang harus mereka keluarkan untuk merubah alat tangkapnya serta kemungkinan biaya yang besar untuk merubah desain kapalnya jika menggunakan alat tangkap lain. Dan juga belum diterapkan pula contoh alat tangkap yang diujicobakan sehingga nelayan dapat melihat secara langsung keefektifan dari alat tangkap tersebut dalam mendapatkan hasil tangkapan yang diharapkan mereka. Dan yang tidak kalah penting adalah *multiplier effect* yang akan terjadi dengan berhentinya alat tangkap cantrang ini, yang akan berdampak mulai dari ABK kapal, tukang sortir ikan, kuli di gudang/outlet, serta karyawan di Unit Pengolah Ikan (UPI) yang jumlahnya sangat banyak. Sementara ini memang jenis produk dari alat tangkap cantrang

merupakan bahan baku surimi yang diolah oleh beberapa UPI yang ada
(Sumber: Wawancara dengan Nelayan Brondong, 2019).



Gambar 4.4. Skema Alat Cantrang Nelayan Brondong Lamongan

Terlepas dari faktor ekonomi di atas, memang tujuan dari diberlakukannya pelarangan alat tangkap pukat hela dan pukat tarik ini adalah dalam rangka melestarikan kelangsungan Sumber Daya Ikan yang terus-menerus dieksploitasi, terutama jenis ikan demersal. Dari berbagai penelitian, di perairan Pantura memang sudah masuk kriteria *over fishing*, sehingga perlu segera diambil kebijakan untuk mengendalikan kegiatan penangkapan ikan yang tidak bertanggung jawab.



Gambar 4.5. Alat Cantrang Nelayan Brondong Lamongan

Untuk menengahi berbagai masalah yang timbul di lapangan, terkait tidak diperbolehkannya nelayan melaut menggunakan alat tangkap terlarang, maka Kementerian Kelautan dan Perikanan mengeluarkan petunjuk dan persyaratan penerbitan Surat Keterangan Melaut, yang salah satu isinya tidak mempersoalkan nelayan cantrang melaut kembali, namun tempat untuk menangkap ikan (*fishing ground*) yang diperbolehkan bagian nelayan cantrang untuk melaut hanya di jalur 2 Pantai Utara Jawa. Selain itu diatur pula tentang percepatan pelayanan pengukuran ulang kapal penangkap ikan, karena diwajibkan bagi seluruh kapal untuk dilakukan pengukuran ulang, serta nelayan tidak diperkenankan untuk membuat kapal baru (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Lamongan, 2018).

Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah belum tentu sejalan dengan keinginan masyarakat suatu daerah yang telah menjadi akar budaya, khususnya budaya maritim seperti misalnya yang ada di masyarakat nelayan Brondong ini, dan ini menjadi bahasan utama dalam topik penelitian ini, yaitu

bagaimana pengaruh budaya maritim daerah termasuk kebijakan pemerintah daerah setempat terhadap ketahanan nasional maritim.

4.2.2 Budaya Maritim di Lamongan dalam Perspektif Ketahanan Nasional

Karakteristik kultur budaya penduduk Lamongan dapat dilihat dari segi etnik dan budaya masyarakatnya. Masyarakat Lamongan dilihat dari sosial budaya sebagian besar berasal dari budaya maritim (nelayan) dan berkembang menjadi masyarakat nelayan. Sedangkan ditinjau dari suku, sebagian besar merupakan Suku Jawa dan Madura. Selain itu perpaduan masyarakat dan budaya yang masih asli dicerminkan dengan gotong royong, dan adat budaya khas, serta diwarnai dengan unsur Islam. Kultur budaya maritim di Lamongan ditandai dengan adanya kegiatan-kegiatan budaya maritim berupa tradisi nelayan dalam konteks penghormatan terhadap laut sebagai media mata pencahariannya. Salah satu tradisi di Lamongan yang dianggap ritual adalah tradisi Petik Laut. Tradisi petik laut merupakan acara yang dilakukan untuk memperingati tutup playang atau tutup tahun bagi para nelayan. Tutup playang ini terjadi pada waktu musim baratan. Musim baratan lebih mudah dipahami oleh masyarakat nelayan sebagai musim ketika angin kencang berhembus dari arah barat. Masyarakat nelayan banyak yang tidak melaut ketika musim ini. Hal ini dikarenakan ketakutan masyarakat akan keselamatannya. Tapi banyak juga nelayan yang tetap melaut karena desakan kebutuhan ekonomi (Sumber: Wawancara dengan Nelayan Brondong Lamongan).

Tradisi petik laut di kabupaten Lamongan bertujuan untuk meminta keselamatan kepada Tuhan YME terhadap para nelayan yang tetap melakukan aktifitas mata pencaharian di musim baratan (musim angin kencang). Tradisi ini



dimulai dengan pengajian dan kirim doa serta *selametandi* setiap Rukun Nelayan yang ada. Petik laut di Lamongan dahulu dinamakan Tasyakuran Laut. Pada tahun 2009 diganti menjadi petiklaut karena dianggap lebih komersial dan dapat menarik sponsor acara lebih banyak. Tradisi ini sejak dahulu sampai sekarang dilakukan ketika musim Baratanatau musim hujan. Pemilihan waktu tersebut karena merupakan waktu untuk tutup playang(tutup tahun) bagi nelayan.Pemotongan kepala kerbau atau sapi merupakan acara inti dalam tradisi pelaksanaan petik laut. Lalu kepala kerbau atau kepala sapi tersebut dipersembahkan kepada laut dengan cara diletakkan di tiang pancang. Tiang pancang sebagai simbol keluar dan masuknya kapal nelayan (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Lamongan, 2018).



Gambar 4.6. Tradisi Pemotongan Kepala Kerbau – Petik Laut di Lamongan

Tujuan dari tradisi pemotongan kepala kerbau adalah bentuk rasa syukur dan doa sert permohonan dari masyarakat nelayan kepada Tuhan YME agar diberi kemudahan dan keselamatan serta kelancaran mencari nafkah di laut pada saat angin baratan yang cukup kencang.



Gambar 4.7. Ritual Petik Laut – Perayaan Kapal Bersama Nelayan Lamongan

Ada pula ritual perayaan kapal dengan bersama-sama mengendarai kapal menuju ke tengah laut sebagai tanda suka cita. Persembahan yang dilakukan merupakan wujud ritual untuk ucapan terima kasih kepada alam dan untuk menunjukkan kepada Tuhan bahwasannya masyarakat nelayan Lamongan telah makmur. Tradisi petik laut di Lamongan sampai sekarang ini dilakukan karena digunakan untuk hiburan masyarakat nelayan. Eksistensi petik laut tetap dilaksanakan karena dianggap merupakan warisan nenek moyang dan merupakan alat untuk menjaga tali silaturahmi antar warga Lamongan yang dapat berpengaruh pada ketahanan maritim daerah Lamongan. Keyakinan masyarakat mengenai tradisi petik laut harus tetap dilaksanakan karena apabila tidak dilaksanakan maka akan berpengaruh pada ketahanan masyarakat dan ketenangan emosi. Apabila keperluan emosi jiwa atas suatu keyakinan tidak terlaksana maka akan menimbulkan rasa tidak tenang. Rasa tidak tenang akan memicu rasa ketakutan akan sesuatu yang akan terjadi, seperti takut Tuhan mengurangi rejeki yang diberikan serta takut adanya perubahan alam sehingga



mengganggu keseimbangannya (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Lamongan, 2018).

Masyarakat nelayan Lamongan juga melakukan aktivitas perbaikan perahu nelayan secara tradisional. Terdapat beberapa galangan kapal tradisional yang sangat membantu nelayan dalam perbaikan kapal-kapal tradisionalnya. Hal ini merupakan salah satu upaya dari nelayan untuk meningkatkan aspek budaya maritim di sektor teknis galangan kapal.



Gambar 4.8. Galangan Kapal Tradisional Nelayan Lamongan

Berbagai macam kegiatan nelayan Lamongan, baik di sektor ekonomi, budaya maupun kegiatan teknis galangan perkapalan tradisional sangat berpengaruh terhadap kondisi tradisi budaya maritim daerah Lamongan.

Selanjutnya hal ini menunjukkan bahwa terdapat muatan yang cukup signifikan pada aktifitas maritim dan kondisi masyarakat nelayan Lamongan yang dapat mempengaruhi ketahanan nasional bangsa Indonesia utamanya ketahanan nasional bidang maritim.

4.3. Kabupaten Probolinggo

Kabupaten Probolinggo dipilih sebagai salah satu obyek penelitian karena daerah ini mampu merepresentasikan kondisi budaya maritim dari sisi masyarakat nelayan dan Industri Maritim dalam perspektif ketahanan maritim nasional. Di daerah ini terdapat Pelabuhan Probolinggo yang dikenal dengan Pelabuhan Mayangan atau Pelabuhan Tanjung Tembaga yang merupakan pelabuhan penyangga dari keberadaan pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya dan pelabuhan Gresik.

Pelabuhan Probolinggo yang secara geografis terletak pada posisi 70-43'-0" LS dan 1130-13'-0" BT, dengan batas darat masuk dalam kelurahan Mayangan dan secara administratif masuk wilayah kota Probolinggo. Cikal Bakal Pelabuhan Perikanan Mayangan Kota Probolinggo mulai didirikan pada tahun 2000 ketika Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Mayangan dibangun dengan gabungan dana dari APBN, APBD Provinsi Jawa Timur, APBD Kota Probolinggo serta dana luar negeri SPL-OECF. Status PPI ini kemudian meningkat menjadi Pelabuhan Perikanan Pantai di tahun 2004 dengan nama Unit Pengelola Pelabuhan Perikanan Pantai Mayangan (UPPPP Mayangan) dan ada tanggal 23 Mei 2014, Gubernur Jawa Timur menetapkan UPPPP Mayangan berubah menjadi Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Perikanan Mayangan (Sumber: Pelindo III, *Annual Report* Pelabuhan Probolinggo, 2018).





Gambar 4. 9. Pintu Masuk Pelabuhan Probolinggo
(Sumber: Pelindo III, *Annual Report* Pelabuhan Probolinggo, 2018).

Tujuan awal dibangunnya Pelabuhan Perikanan Mayangan Kota Probolinggo adalah untuk menampung dan melayani aktifitas perekonomian berbasis perikanan yang dilakukan oleh nelayan baik pendatang maupun nelayan asli Kota Probolinggo. Sebelum berdirinya Pelabuhan Perikanan Mayangan, aktifitas perikanan tangkap di Kota Probolinggo dilaksanakan di beberapa pemukiman nelayan yang tersebar di penjuru kota, serta dengan memanfaatkan Pelabuhan Umum dan Niaga Tanjung Tembaga sebagai pusat Pendaratan ikan. Kegiatan perikanan yang bercampur dengan aktifitas kepelabuhanan umum sangat tidak sesuai dengan prinsip sanitasi dan higienitas, sehingga muncul ide untuk memfasilitasi kegiatan penangkapan ikan di Kota Probolinggo dengan cara membangun sebuah Pelabuhan Perikanan yang representatif sehingga dapat tercapai tujuan bersama (Sumber: Pelindo III, *Annual Report* Pelabuhan Probolinggo, 2018).



Sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas, Pelabuhan Perikanan Mayangan Kota Probolinggo memiliki misi "Menuju Pelabuhan Perikanan Dengan Orientasi Pelayanan, Investasi dan Wisata Edukasi". Artinya bahwa dalam pelaksanaan tugas dan fungsi sebagai sebuah pelabuhan perikanan, Pelabuhan Perikanan Mayangan menekankan pada pelayanan terbaik yang dapat diberikan bagi masyarakat khususnya nelayan dan pengguna jasa untuk menjamin keberlangsungan usaha perikanan sebagai penyokong terciptanya iklim investasi di kawasan pelabuhan perikanan serta menjadikan kawasan pelabuhan perikanan sebagai salah satu pilihan kawasan wisata baru yang berbasis pendidikan.



Gambar 4.10. Kantor Pelabuhan Probolinggo

Menjadi salah satu pelabuhan perikanan terbesar di pesisir Utara Pulau Jawa bagian Timur, Pelabuhan Perikanan Mayangan terus berusaha untuk berkembang tidak hanya menjadi sekedar lokasi pendaratan ikan dan tambat labuh kapal penangkap ikan, melainkan menjadi pusat investasi di bidang

perikanan tangkap di Indonesia. Didukung oleh lokasi yang sangat strategis, dimana terletak hanya 2 km dari pusat Kota Probolinggo, Pelabuhan Perikanan Mayangan berada tepat pada jalur akses utama pantai utara Pulau Jawa bagian Timur yang menghubungkan Kota Surabaya dengan Pulau Bali, dua wilayah yang menjadi sentra ekonomi di Indonesia bagian timur (Sumber: Pelindo III, *Annual Report Pelabuhan Probolinggo*, 2018).



Gambar 4.11. Kolam dan Dermaga Pelabuhan Probolinggo

Kemudahan akses menuju dan dari Pelabuhan Perikanan Mayangan juga menjadi nilai tambah tersendiri. Stasiun Probolinggo berjarak hanya 1,5 km dari pelabuhan dan setiap harinya dilintasi 12 rangkaian kereta dari/menjuju berbagai kota besar di Pulau Jawa seperti Surabaya, Malang, Banyuwangi, Jember hingga Jogjakarta dan Purwokerto.

Selain sebagai pelabuhan perikanan, pelabuhan Probolinggo juga dikenal sebagai pelabuhan industri maritim. Perkembangan fisik kota Probolinggo dapat dikategorikan sangat cepat yang terlihat dari pesatnya pembangunan pergudangan, perindustrian dan perdagangan baik yang beradadi kota

Probolinggo maupun di kawasan pelabuhan (RTRW Kota Probolinggo, 2000).

Dengan pembagian atau pengalihan pengapalan barang dari pelabuhan Tanjung Perak ke pelabuhan Tanjung Tembaga diharapkan adapat mengurangi kepadatan di ruas jalan jalur Surabaya-Banyuwangi. Area akses Pelabuhan langsung ke jalan Propinsi Probolinggo-Surabaya, mempunyai garis pantai dengan interface yang ideal ke arah alur laut dan dikelilingi oleh industri-industri besar di wilayah Probolinggo dan Pasuruan yaitu PT. Pabrik Kertas Leces, PT. Kutai Timber Indonesia, PT. Palmolite Adhesive Indonesia, PT. Sasa Inti, PT. Cheil Samsung, PT. Alfred Cargill Dharmala Feedmill, PT. Eratex, Pabrik Kemasan Air Alamodan PT. Bomo Bisma Indra (Sumber: Pelindo III, *Annual Report* Pelabuhan Probolinggo, 2018).

Pelabuhan Probolinggo juga diakui memiliki beberapa kelebihan diantaranya pelabuhan Probolinggo dinilai lebih bagus dibandingkan Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Tanjung Emas karena memiliki kedalaman alur mencapai 70 meter, sehingga bisa digunakan untuk kapal kapal industri maritim dengan tonase besar bersandar.

4.3.1. Kondisi Masyarakat Maritim di Probolinggo

Kondisi masyarakat maritim di Probolinggo lebih banyak mengarah ke aktifitas ekonomi dan bisnis maritim disamping kegiatan perikanan tangkap oleh nelayan Probolinggo. Salah satu ikon yang mencerminkan kondisi kegiatan maritim masyarakat Probolinggo adalah adanya Pelabuhan Tanjung Tembaga yang berlokasi di Kecamatan Mayangan, Kota Probolinggo, Jawa Timur. Pelabuhan ini sudah di bangun mulai zaman kolonial belanda. Pelabuhan Tanjung Tembaga inimerupakan pelabuhan antar pulau (*interinsulair*) dengan

karakteristik aktivitas adalah bongkar-muat barang kebutuhan pokok seperti beras, hewan, minyak dan lain-lain. Dengan tonase yang kecil (maksimal 700 DWT) dan melayani penumpang ke pulau Gili Ketapang. Seiring dengan perkembangan perdagangan dan industri di kota Probolinggo makapelabuhan Tanjung Tembaga selain melayani pelayaran rakyat juga memberikan pelayanan untuk pengiriman dan pemasukan barang untuk industri yang berada di wilayah sekitar pelabuhan Tanjung Tembaga (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Probolinggo, 2018).



Gambar 4.12. Pelabuhan Probolinggo sebagai Pelabuhan Industri Maritim

Sebagai pelabuhan pendukung di areal Jawa Timur dengan kegiatan bongkar muat barang, pelayaran antar pulau, tempat pelanggan ikan dan pelayanan untuk pengiriman dan pemasukan barang untuk industri. Pada proses bongkar-muat barang industri yang akan dikirim ke negara lain seperti residu, baggas tebu, methanol dan adhesive menggunakan kapal-kapal besar dengan sistem bongkar muat barang langsung di dermaga untuk efisiensi biaya dan tenaga, namun dalam kenyataannya sistem aktivitas bongkar-muat yang



dipakaisaat ini menggunakan bantuan tongkang untuk menampung barang yang datang atau akandiangkut ke kapal besar yang berlabuh jauh di luar kolam pelabuhan. Sistem bongkar muatdua kali proses seperti ini lazim disebut sistem/reede. Sistem aktivitas bongkar muat duakali proses ini menyebabkan kegiatan bongkar-muat menjadi tidak efisien dan efektif. Kondisi ini diakibatkan oleh kurang memadainya fasilitas pelabuhan seperti kolam pelabuhan yang dangkal dan alur pelayaran sempit. Hal ini menjadi tantangan bagi pemerintah daerah setempat untuk membuat suatu kebijakan yang berkaitan dengan teknologi kemaritiman dalam mendukung eksistensi industri kemaritiman sebagai aspek pokok dalam ekonomi dan budaya maritim yang dapat berpengaruh pada ketahanan nasional.

4.3.2. Budaya Maritim di Probolinggo dalam Perspektif Ketahanan Nasional

Karakteristik sosial ini penduduk Kota Probolinggo dapat dilihat dari segi etnik dan budaya masyarakatnya. Masyarakat Probolinggo dilihat dari sosial budaya sebagian berasal dari budaya agraris (petani dan nelayan) dan berkembang menjadi masyarakat urbanis. Sedangkan ditinjau dari suku, sebagian besar merupakan Suku Jawa dan Madura yang terkenal ulet, lugas, terbuka, dan kuat dalam mengarungi kehidupan (berjiwa wiraswastatinggi). Selain itu perpaduan masyarakat dan budaya yang masih asli dicerminkan dengangotong royong, dan adat budaya khas, serta diwarnai dengan unsur Islam. Hal ini dapat dipandang sebagai potensi masyarakat sehingga menjadi modal dalam peningkatan sumber daya manusia sehingga terbentuk suatu masyarakat yang handal dan berkembang dan mudah tanggap terhadap kemajuan. Lebih dari itu

potensi potensi yang ada menjadikanketahanan sosial masyarakat akan mampu menangkal dan menyaring kemungkinan adanya pengaruh budaya luar yang negatif (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Probolinggo, 2018).

Salah satu wujud kekhasan budaya masyarakat ialah lahirnya seni budaya khas daerah seperti seni tari, seni suara, seni musik dan seni rupa. Hal ini selain memperkuat budaya masyarakat juga menjadi aset yang bisa dikembangkan untuk wisata maupun industri, seperti adat larung saji di Pelabuhan Mayangan (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Probolinggo, 2018).



Gambar 4.13. Budaya Larung Saji Masyarakat Maritim di Probolinggo

Budaya Larung saji di Probolinggo merupakan budaya warisan leluhur.

Dahulunya Tujuan awal dari pelaksanaan tradisi upacara adat larung sesaji agar tidak di ganggu oleh makhluk gaib saat berlayar di laut. Kemudian tujuan tersebut berkembang untuk memohon keselamatan pada saat mencari ikan dilaut serta agar diberikan hasil tangkapan ikan yang banyak. Kemudian pada perkembangan selanjutnya, tradisi upacara adat larung sesaji bertujuan sebagai ungkapan balas

budi para nelayan terhadap hasil tangkapan ikan yang diperoleh. Sejak adanya masyarakat yang menyaksikan tradisi upacara adat larung sesaji, dan semakin banyak masyarakat yang antusias, upacara tersebut bukan lagi upacara yang sakral, tetapi sudah bercampur menjadi aset wisata. Tradisi upacara adat larung sesaji tambah tahun semakin banyak dikenal masyarakat karena merupakan budaya yang khas dan unik. Kemudian dari generasi ke generasi berikutnya, pelaksanaan tradisi larung sesaji tidak lagi hanya menaruh sesaji saja. Tetapi ditambah dengan acara pagelaran wayang kulit yang dibawakan oleh seorang ki dalang dan sampai sekarang pagelaran wayang kulit terus digunakan sebagai hiburan kepada masyarakat. Menjadi keistimewaan tersendiri bagi wisatawan yang berkunjung pada saat perayaan tersebut. Selain melihat langsung ritual yang dilakukan, mereka juga akan disuguhi berbagai macam hiburan yang menarik dan kerajinan tangan khas masyarakat setempat. Hal ini utamanya sangat berpengaruh dalam sistem kehidupan masyarakat setempat yang mendukung tercapainya ketahanan maritim nasional.

4.4. Kabupaten Banyuwangi

Kabupaten Banyuwangi dipilih sebagai salah satu obyek penelitian karena daerah ini mampu merepresentasikan kondisi budaya maritim dari sisi Transportasi maritim daerah, Industri Maritim daerah dan Masyarakat nelayan yang mampu memberikan kontribusi dalam perspektif ketahanan maritim nasional. Di daerah Banyuwangi terdapat Pelabuhan Ketapang Banyuwangi, yang merupakan pelabuhan yang paling sibuk kedua se-Indonesia, berada dibawah naungan dan pengelolaan PT. ASDP Inonesia Ferry (Angkutan sungai, Danau, dan Penyeberangan Indonesia Ferry) Persero yang menempati area

seluas 27.780 meter². Pelabuhan Banyuwangi berada pada Koordinat: 8°8'35"S dan 114°24'1"E. Diatas area pelabuhan berdiri lapangan parkir seluas 11.957 meter², Ruang transit 462,08 meter², Rumah Genset 28 meter², shelter 259 meter², Gank Way/Boarding Bridge 141 meter², Catwalk 128 meter², Trestle 892 meter², Gudang taerminal dan kantor 2977 meter², Rumah control Movable Bridge 42 meter², Rumah jembatan timbang 96 meter², Tandon air bersih 150 meter², dan pertamanan 2977 meter². (Sumber: Pelindo III, *Annual Report Pelabuhan Banyuwangi*, 2018).



Gambar 4.14. Area Pelabuhan Banyuwangi
(Sumber: Pelindo III, *Annual Report Pelabuhan Banyuwangi*, 2018).

Selain itu Pelabuhan Banyuwangi Ketapang dilengkapi dengan beberapa fasilitas dan infrastruktur untuk menunjang kinerja pelabuhan, diantaranya listrik *power supply* 345 Kva, 1 Unit jembatan timbang berkapasitas 50 ton, 2 set peralatan informasi, 1 set *hydrant*, 2 unit *movable bridge*, 1 unit ponton, 3 unit *beaching*, 6 unit *metal detector*, 6 unit *mirror detector*, 17 unit *cctv*, 3 unit *wing*

barrier, 3 unit loket kendaraan roda 2, 4 unit loket kendaraan roda, generator, bunker BBM dan Mushollah. Dipelabuhan ini sebanyak 42 kapal standby setiap harinya dan yang beroperasi ada 35 kapal yang terdiri dari kapal ferry 35 yang terdiri dari kapal ferry sebanyak 23 kapal yang mengangkut penumpang dan kendaraan roda 4 dan roda 2, dan kapal cargo atau barang sebanyak 12 unit kapal. Pada masa liburan juga kapal yang beroperasi bertambah sebanyak 39 kapal (Sumber: Pelindo III, *Annual Report* Pelabuhan Banyuwangi, 2018).



Gambar 4.15. Kondisi Transportasi Laut di Pelabuhan Banyuwangi

Kabupaten Banyuwangi mempunyai panjang pantai 282 km yang berada di 11 kecamatan 3 (tiga) kecamatan menghadap Samudera Indonesia, 7 (tujuh) kecamatan menghadap Selat Bali dan 1 (satu) kecamatan menghadap Laut Jawa. Di sepanjang pantai Kabupaten Banyuwangi terdapat pantai berpasir maupun karang dan masih banyak didapati berbagai macam jenis mangrove yang tumbuh baik di sepanjang pantai. Laut dengan pesisirnya adalah alternatif dan tumpuan dengan semakin menipisnya Sumber Daya di darat. Dalam era

industrialisasi, wilayah pesisir dan laut sebagai prioritas utama untuk pengembangan industri, agribisnis, agroindustri, pemukiman, transportasi, pelabuhan dan pariwisata. Kabupaten Banyuwangi merupakan kabupaten yang terlengkap dibidang kelautan dan kemaritiman, baik pada aspek transportasi laut, industri jasa maritim, industri perkapalan, industri perikanan serta kegiatan ekonomi dan perikanan tangkap oleh nelayan (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Banyuwangi, 2018).

4.4.1. Kondisi Masyarakat Maritim di Banyuwangi

Kondisi masyarakat maritim di Banyuwangi lebih banyak mengarah ke aktifitas ekonomi dan bisnis maritim di bidang transportasi laut, industri jasa maritim, industri perikanan serta industri kepariwisataan laut disamping kegiatan perikanan tangkap oleh nelayan Banyuwangi secara tradisional. Potensi Kelautan dan Pesisir yang besar di Kabupaten Banyuwangi belum sepenuhnya dimanfaatkan secara optimal. Kerusakan lingkungan laut dan pesisir yang terjadi karena fenomena alam dan juga karena kegiatan manusia. Sikap yang arif dan bijak dari berbagai lintas sektor yang mempunyai kepentingan dan kewenangan di kawasan ini. Peningkatan ekonomi dan pemberdayaan masyarakat pesisir itu sendiri untuk mencegah kerusakan lebih lanjut. Saat ini tindak lanjut dari dinas kelautan dan perikanan terhadap kondisi masyarakat maritim di Banyuwangi dilakukan dengan cara (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Banyuwangi, 2018) sebagai berikut :

1. Gerakan Penanaman Rumpon Laut Dangkal. Gerakan ini sangat membantu nelayan kecil yang tidak mampu menangkap ikan jauh ke tengah serta menjadi kejelasan tujuan daerah tangkap bagi nelayan.

2. Gerakan penanaman terumbu karang buatan. Gerakan ini merupakan upaya rehabilitasi terhadap kerusakan terumbu karang. Apabila terumbu karang sehat dan ini sangat berpengaruh akan keragaman dan kuantitas ikan.

3. Gerakan penenggelaman fish apartemen. Gerakan ini bertujuan memulihkan sumber daya ikan dengan memberikan tempat pada ikan dewasa untuk berpijah dan juga berfungsi sebagai perlindungan asuhan dan pembesaran bagi telur serta anak-anak ikan.

4. Gerakan penanaman mangrove. Karena banyaknya arti penting mangrove bagi kehidupan hingga banyak orang menamakan sebagai sabuk hijau (*green belt*). Gerakan ini diiringi dengan pemberdayaan masyarakat pesisir agar merasa bertanggung jawab dan ada rasa memiliki terhadap laut dan pesisirnya. Bahkan sudah ada masyarakat pesisir dengan pemerintah desanya yang membuat Peraturan Desa guna merehabilitasi dan melindungi lingkungan laut dan pesisirnya. Kearifan lokal ini bisa menjadi contoh bagi desa atau kelurahan yang berada di Pesisir. Disamping Pemerintah Kabupaten juga sudah menetapkan Kawasan Kayu Aking sebagai kawasan lindung.

4.4.2. Budaya Maritim di Banyuwangi dalam Perspektif Ketahanan Nasional

Di dalam kultur budaya maritim masyarakat Banyuwangi dikenal adanya ritual slametan laut. *Ritual Slametan Laut* banyak terdapat di sejumlah masyarakat pesisir Banyuwangi. Di setiap daerah, ritual itu memiliki ciri khas tersendiri. Ritual tersebut juga memiliki nama berbeda-beda misalnya "*Tutup Layang*", di daerah Banyuwangi dengan banyak etnis Madura disebut "*Rokatan*" selanjutnya di daerah pesisir Muncar, disebut *Petik Laut* (Hidayah, 2017).



Gambar 4.16. Ritual Masyarakat Maritim “Petik Laut” di Banyuwangi

Penyelenggaraan ritual *Petik Laut* dipadati dengan serangkaian acara yang biasa berlangsung selama tiga hari. Hari pertama, sebelum melepas semua sesaji ke laut, masyarakat nelayan mengadakan pengajian di masjid. Hari berikutnya, acara pengajian dilanjutkan dengan membaca kitab suci (*khataman*). Di hari terakhir, yang merupakan acara puncak, masyarakat nelayan mengadakan acara pemberian sesaji ke laut. Sebelum sesaji dilarung ke laut, ditampilkan terlebih dahulu tari-tarian tradisional masyarakat Osing, yaitu tarian *gandrung* (Hiadayah, 2017).



Gambar 4.17. Ritual Masyarakat Maritim “Tari Gandrung” di Banyuwangi

Selain itu ada budaya *Tari Gandrung*. *Tari Gandrung*, dalam tradisi *Osing*, memiliki makna semangat perjuangan dan kebersamaan. *Tari gandrung*, pada mulanya, merupakan tarian untuk memperingati terjadinya perang *Puputan Bayu*. *Puputan Bayu* adalah perang perlawanan komunitas *Osing* terhadap pemerintah Kolonial Belanda yang terjadi pada tahun 1771-1773. Dalam perkembangannya kemudian, *Tari Gandrung* semakin meluas pengaruhnya di masyarakat Banyuwangi, sehingga menjadi kesenian tradisional Banyuwangi yang banyak menghiasi berbagai ritual tradisional *Osing* dan juga berbagai ritual keagamaan masyarakat Banyuwangi lainnya (Hidayah, 2017).

Bercampurnya berbagai unsur Islam dan *Osing* (lokal) dalam penyelenggaraan ritual *Petik Laut* sebenarnya merupakan bentuk kontemporer dari ritual ini. Hal ini karena pada mulanya ritual *Petik Laut* lebih merupakan ritual yang didominasi unsur animisme dan dinamisme yang merupakan bagian dari tradisi *osing* (lokal). Menurut catatan sejarah, ritual *Petik Laut* sudah

diselenggarakan nelayan Muncar sejak tahun 1901 dengan dipimpin seorang dukun. Namun, dalam proses perkembangannya di kemudian hari, karena ada keterlibatan para kyai dan kalangan pesantren di daerah Muncar dalam penyelenggaraan ritual ini, maka berbagai unsur Islam pun hadir.

Munculnya berbagai unsur Islam dalam ritual *Petik Laut* ini merupakan hasil dari pertemuan antara budaya lokal Banyuwangi dan menyebar lewat tumbuhnya sejumlah Islam besar di daerah yang dulu dikenal dengan Blambangan ini. Perkembangan pesantren di daerah Banyuwangi baru mengalami pertumbuhan sangat pesat pada pertengahan abad ke 20. Meluasnya pengaruh guru-guru Islam (kyai) di Banyuwangi dan berkembang pesatnya ekonomi Muncar sebagai salah satu tempat pelelangan ikan terbesar di Indonesia setidaknya turut mewarnai perkembangan ritual *Petik Laut* di kemudian hari. Ritual *Petik Laut* yang semula hanya merupakan ritual kecil para nelayan masih terpengaruh kuat dengan animisme-dinamisme dalam budaya Osing berkembang menjadi ritual besar yang banyak dihiasi unsur-unsur Islam. Secara sekilas bisa diamati bahwa kehadiran migrasi nelayan dari Madura, yang mayoritas adalah Muslim, merupakan salah satu faktor yang turut mempengaruhi perkembangan budaya maritim di Banyuwangi (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Pemkab Banyuwangi, 2018).

4.5. Kota Surabaya

Kota Surabaya dipilih sebagai salah satu obyek penelitian karena daerah ini mampu merepresentasikan kondisi budaya maritim daerah dan masyarakat maritim dari aspek Industri Jasa dan Bisnis Maritim skala nasional, Transportasi Maritim skala nasional, serta masyarakat nelayan yang mampu memberikan

kontribusi dalam perspektif Ketahanan Maritim Nasional serta adanya institusi Pertahanan dan Kemanan Negara di laut yaitu Markas Komando Armada II dan Pangkalan Utama TNI AL yang berlokasi di Dermaga Ujung Perak Surabaya.

Secara historiografis, Surabaya sejak zaman Majapahit telah berdiri sebagai kota maritim. Muara Kalimas (wilayah Ujung) adalah pintu gerbang pelayaran armada dagang, sipil dan militer Majapahit. Sampai Majapahit runtuh, Surabaya tetap menjadi pintu masuk perdagangan dan pewartaan budaya Islam.

Sunan Ampel memilih membangun padepokan di Ampel Denta di tepi kalimas adalah karena dekat dengan wilayah Ujung. Dengan demikian Ampel mudah diakses baik dari laut (melalui Ujung) maupun dari darat (melalui rute Kalimas).

Sampai masa kolonial, Surabaya dianggap strategis sebagai salah satu kota pelabuhan di wilayah Hindia Belanda. Maka pemerintah kolonial Belanda membangun Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 1917. Saat ini, Pelabuhan Tanjung Perak mampu melakukan kerja pengiriman barang mencapai 18 juta ton per tahun atau setara 1,7 juta TEUs dengan putaran uang berkisar Rp1 Triliun per tahun (*Annual Report Pelindo III Surabaya, 2018*).

Sebagai salah satu kota Maritim terbesar di Indonesia, Surabaya dapat dikatakan sebagai barometer kegiatan ekonomi maritim beserta ragam budaya yang ada di kota tersebut. Di Kota Surabaya, Suku Jawa adalah suku bangsa mayoritas. Dibanding dengan masyarakat Jawa pada umumnya, Suku Jawa di Surabaya memiliki ciri khas diantaranya memiliki temperamen yang sedikit lebih keras dan egaliter, hal ini dapat dilihat dari logat Bahasa yang terbuka dan kadang terkesan kasar. Salah satu penyebabnya adalah jauhnya Surabaya dari keraton yang dipandang sebagai pusat budaya Jawa. Menurut data BPS Surabaya (2019) meskipun Jawa adalah suku mayoritas (83,68%), tetapi



Surabaya juga menjadi tempat tinggal berbagai suku bangsa di Indonesia, termasuk suku Madura (7,5%), Tionghoa (7,25%), Arab (2,04%), dan sisanya merupakan suku bangsa lain seperti Bali, Batak, Bugis, Manado, Minangkabau, Dayak, Toraja, Ambon, dan Aceh atau warga asing (BPS Surabaya, 2019). Dengan demikian Surabaya merupakan kota multi etnis yang kaya akan budaya (Sumber: Dpenduk Capil Pemkot Surabaya, 2018).

Beragam etnis bermigrasi ke Surabaya. Penduduk pendatang hidup bersama serta membaaur dengan penduduk asli membentuk pluralisme budaya yang kemudian menjadi ciri khas kota Surabaya. Inilah yang membedakan kota Surabaya dengan kota-kota di Indonesia. Bahkan ciri khas ini sangat kental mewarnai kehidupan pergaulan sehari-hari. Sikap pergaulan yang sangat egaliter, terbuka, berterus terang, kritik dan mengkritik merupakan sikap hidup yang dapat ditemui sehari-hari. Bahkan kesenian tradisional dan makanan khasnya mencerminkan pluralisme budaya Surabaya dan sekitarnya. Hal ini sangat mendukung dan mempengaruhi ketahanan nasional suatu daerah.

Sebagai pusat pendidikan dan pemerintahan, Surabaya juga menjadi tempat tinggal mahasiswa dan pegawai dari berbagai daerah dari seluruh Indonesia, bahkan di antara mereka juga membentuk wadah komunitas tersendiri. Sebagai pusat komersial regional, banyak warga asing (*ekspatriat*) yang tinggal di daerah Surabaya yang secara tidak langsung juga mempengaruhi kehidupan dan ketahanan nasional daerah serta perkembangan kota Surabaya khususnya.

Sebagai salah satu pusat industri jasa maritim skala nasional dan internasional, di Surabaya terdapat Pelabuhan Indonesia III, PT. PAL dan PT. Dok Perkapalan serta PT. Terminal Petikemas, yang merupakan Badan Usaha



Milik Negara yang bergerak di sektor Maritim. Hal ini sangat mendukung kehidupan dan keberlangsungan kota Surabaya di sektor maritim dan sangat mempengaruhi ketahanan nasional maritim daerah.



Gambar 4.18. Industri Jasa Maritim di Surabaya
(Sumber: Pelindo III, *Annual Report* 2018).

Dengan adanya berbagai macam industri jasa maritim maka semakin meningkatkan Surabaya menjadi kota dengan ketahanan maritim yang cukup kuat di sektor industri jasa maritim. Namun demikian kebijakan pemerintah juga dibutuhkan dalam kaitannya untuk keberlangsungan atau sustainabilitas kota Surabaya sebagai kota maritim dalam mendukung ketahanan nasional Indonesia.



Gambar 4.19. Industri Perkapalan PT. PAL Surabaya

Beberapa industri perkapalan skala nasional dan internasional yang ada di kota Surabaya sangat mendukung kota ini sebagai kota bisnis yang mencerminkan aktifitas dan budaya maritim nasional, seperti PT. PAL Surabaya dan PT. Dok Perkapalan Surabaya. Hal ini sangat berpengaruh pada Ketahanan Nasional bangsa Indonesia dari sisi budaya dan industri maritim.



Gambar 4.20. Industri Galangan Kapal PT. Dok Perkapalan Surabaya



Gambar 4.21 Bisnis Jasa Maritim - Peti Kemas di Surabaya

Selain itu di Surabaya juga terdapat PT. Terminal Peti Kemas, sebagai suatu industri Jasa Maritim transportasi laut skala nasional dan internasional yang mendukung konsep Sistem Logistik Nasional. Hal ini menunjukkan bahwa peran bisnis dan budaya kemaritiman di Surabaya sangat kompleks dalam mendukung Sistem Logistik Nasional sehingga berpengaruh pada ketahanan nasional bangsa



Gambar 4.22. Industri PT. Terminal Peti Kemas di Surabaya

Kota Surabaya dikenal juga sebagai salah satu kota pusat pertahanan dan keamanan negara di laut, karena di kota Surabaya terdapat Komando Armada II TNI AL. Koarmada II berlokasi di Ujung Perak Surabaya, merupakan Markas Komando dan Operasi kapal TNI AL atau KRI dalam menjaga pertahanan dan keamanan laut di wilayah yurisdiksi nasional Indonesia khususnya di wilayah timur NKRI (Puskodal Koarmada II Surabaya, 2018).



Gambar 4.23. Markas Komando Armada II TNI AL di Surabaya

Dengan adanya Markas Komando Armada II TNI AL di kota Surabaya maka semakin meningkatkan kota ini sebagai kota maritim terbesar di Indonesia.

Hal ini sangat berdampak pada ketahanan dan keamanan maritim nasional bangsa Indonesia.

Selanjutnya budaya daerah, tradisi dan gaya hidup yang berbeda di kota Surabaya merupakan daya tarik tersendiri bagi wisatawan untuk berkunjung utamanya budaya maritim. Budaya maritim daerah ini antara lain kesenian, pakaian dan upacara adat di laut, tradisi, dan wisata maritim. Salah satu upaya Pemerintah Kota Surabaya untuk melestarikan budaya maritim kota Surabaya

adalah dengan adanya program wisata maritim yang terintegrasi, yaitu wisata monumen kapal selam, wisata menyusuri sungai Kalimas, hingga menuju Monumen Jalesveva Jayamahe di Ujung Perak Surabaya serta wisata maritim Jembatan Suramadu.



Gambar 4.24. Monumen Kapal Selam sebagai ikon wisata dan Budaya Maritim



Gambar 4.25. Jembatan Suramadu sebagai ikon wisata dan Budaya Maritim

Jembatan Suramadu merupakan salah satu ikon budaya maritim di kota Surabaya. Jembatan ini menghubungkan kota Surabaya dengan Pulau Madura, dan merupakan satu-satunya jembatan terpanjang di Indonesia yang menghubungkan antar pulau dan melintas atau memotong laut. Sebagai salah satu infrastruktur laut, Jembatan Suramadu merupakan penghubung perdagangan dan budaya kota Surabaya dan pulau Madura, utamanya budaya maritim. Hal ini sangat mempengaruhi kota Surabaya dan pulau Madura menjadi suatu daerah dengan ketahanan maritim yang dipengaruhi oleh aspek budaya, perdagangan dan perekonomiannya.

Berbeda dengan aspek Industri jasa maritim, teknologi kemaritiman, pendidikan, kepariwisataan dan pertahanan keamanan maritim yang mempunyai dampak yang cukup besar dalam kehidupan maritim di kota Surabaya, aktifitas penangkapan ikan atau aktifitas kegiatan nelayan justru sangat minim di kota Surabaya. Hal ini dikarenakan semakin menipisnya sumber daya ikan yang ada di pantai pesisir Surabaya sebagai akibat kegiatan industri maritim di kota Surabaya.



Gambar 4.26. Aktifitas Maritim Nelayan Wonorejo Surabaya

Aktifitas nelayan hanya banyak dijumpai di pesisir pantai pinggiran yang jauh dari Surabaya, seperti di daerah pesisir Wonorejo, Bulak dan Kenjeran.

Walaupun demikian para nelayan tetap mempertahankan budaya kemaritimannya sebagai warisan dari leluhurnya untuk tetap melaksanakan aktifitas penangkapan ikan di laut, walaupun tidak seberapa hasilnya jika dibandingkan dengan daerah daerah lain di sekitar Surabaya. Disini diperlukan keberpihakan pemerintah dalam bentuk kebijakan dan program pemerintah untuk mendukung dan menghidupkan kembali kegiatan nelayan dan budaya maritim yang telah mengakar dan masih dipertahankan oleh masyarakat nelayan Surabaya walaupun sangat minim.

4.6. Analisa Perbandingan Lokasi Penelitian dihadapkan pada Budaya Maritim dan Ketahanan Nasional.

Dari hasil pengamatan dan tinjauan di lokasi penelitian, 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 disatu sisi kebijakan pemerintah juga diperlukan untuk meningkatkan dan mendukung aktifitas 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 penelitian ini, yaitu bagaimana pengaruh budaya maritim daerah termasuk kebijakan pemerintah daerah setempat terhadap ketahanan nasional maritim. Sehingga beberapa

lokasi penelitian 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 4.1. Rekapitulasi Deskripsi lokasi penelitian tentang pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional. Tabel 4.1. dapat digunakan untuk membandingkan antar daerah dari sisi bisnis dan budayakemaritiman yang mendukung ketahanan nasional melalui kebijakan pemerintah.

Tabel 4.1. Deskripsi Lokasi Penelitian

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 jasa maritim
2	Budaya dan Tradisi Maritim	Budaya maritim cukup kuat, Adat tradisional, Petik Laut, Pemotongan Kepala Kerbau, Tutup layang, Sedekah bumi, Pariwisatalaut	Budaya maritim kuat, Adat tradisional cukup kuat, Tradisi Larung saji, dan Tradisi kebaharian Tutup Layang sertaPariwisata 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



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 berkembang pesat	Cukup bagus dan modern, namun teknologi tradisional tetap ada	Teknologi Modern didukung dengan industri galangan kapal yang cukup	Teknologi modern dan lengkap, didukung dengan institusi pendidikan dan stakeholder bisnis maritim yang kuat.
6	Kebijakan Pemerintah	Mendukung masy. budaya maritim daerah dalam meningkatkan Ketahanan Nasional, Namun ada beberapa	Mendukung kegiatan budaya maritim daerah dalam meningkatkan PAD dan ketahanan nas. daerah	Sangat Mendukung kegiatan budaya maritim daerah dalam rangka meningkatkan PAD dan	Kurang begitu memperhatikan masyarakat nelayan tradisional, hanya berfokus pada bisnis industri jasa maritim skala

	kebijakan tidak didukung seperti penggunaan Cantrang.		ketahanan nas. Daerah	nasional
--	---	--	-----------------------	----------

Dari Tabel 4.1. Deskripsi lokasi penelitian, dapat ditunjukkan bahwa aktifitas 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 penelitian yang sudah dipilih meliputi : Lamongan, Probolinggo, Banyuwangi dan Surabaya, secara data, observasi dan pengamatan di lapangantelah merepresentasikan dan mendeskripsikan pengaruh kondisi Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Maritim Nasional Indonesia.



BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.1. Sebaran Responden

Penelitian ini mempelajari tentang pengaruh budaya maritim dan kebijakan pemerintah terhadap ketahanan nasional Indonesia bidang maritim.

Penelitian ini menjadi hal yang sangat penting mengingat Indonesia mempunyai sejarah yang panjang terkait dengan kejayaan masa lalu yang ditopang oleh kekuatan maritim. Hal tersebut dapat ditelusuri dari dokumen-dokumen dan peninggalan sejarah yang memberikan bukti terhadap kejayaan kerajaan-kerajaan yang berada di nusantara yang menggunakan kekuatan armada lautnya untuk menguasai nusantara dan belahan dunia lainnya. Sejarah telah membuktikan bahwa Indonesia pada masa lalu mempunyai budaya maritim yang kental dan kuat dalam menopang kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Sejarah juga membuktikan bahwa setelah runtuhnya kerajaan-kerajaan nusantara seperti Kerajaan Majapahit, Kerajaan Singosari, Kerajaan Sriwijaya yang disebabkan masuknya kaum kolonial barat, secara perlahan budaya maritim di Indonesia makin berkurang. Kebijakan-kebijakan pembangunan

pemerintah setelah kemerdekaan juga lebih mengarah ke penguatan sektor pertanian.

Pengumpulan data dilaksanakan sejak Agustus 2018 hingga Februari 2019. Penelitian diawali dengan wawancara pendahuluan terhadap stakeholder yang memahami tentang permasalahan budaya kemaritiman dan dilanjutkan dengan *Focus Group Discussion (FGD)*. Setelah dilakukan wawancara dan *FGD* diteruskan dengan pengumpulan data di lapangan. Pengumpulan data dilakukan dengan mengirimkan kuesioner kepada responden untuk diisi dan dikembalikan lagi kepada peneliti. Responden dalam penelitian ini terdiri dari para pemangku kebijakan di bidang budaya dan kemaritiman di beberapa kota pelabuhan yaitu Lamongan, Surabaya, Probolinggo, dan Banyuwangi. Ukuran sampel yang digunakan dalam penelitian ini dipengaruhi oleh banyaknya variabel dan indikator yang digunakan dalam pemodelan. Indikator yang diestimasi dalam penelitian ini sebanyak 21 sehingga data yang diperlukan menurut Ghozali (2013) adalah 5 sampai 10 kali indikator yang akan diestimasi yaitu antara 105 sampai dengan 210 responden. Pada penelitian menggunakan metode SEM, ukuran sampel memiliki peran yang sangat penting dalam interpretasi hasil dari SEM tersebut. Ukuran sampel memberikan dasar dalam mengestimasi *sampling error*. Pada penelitian ini, estimasi yang digunakan adalah menggunakan *Maximum Likelihood (ML)* dimana ukuran sampel yang dipersyaratkan adalah 100. Pada penelitian ini kuesioner disebar kepada 220 responden. Penyebaran sebanyak itu dimaksudkan agar memenuhi jumlah minimal data yang diperlukan sekaligus mengantisipasi adanya data yang tidak valid. Dari 220 kuesioner yang disebar, sebanyak 209 kuesioner yang dapat dikumpulkan kembali. Dari 209 kuesioner tersebut ada 198 kuesioner diisi dengan benar, dan terdapat sebanyak



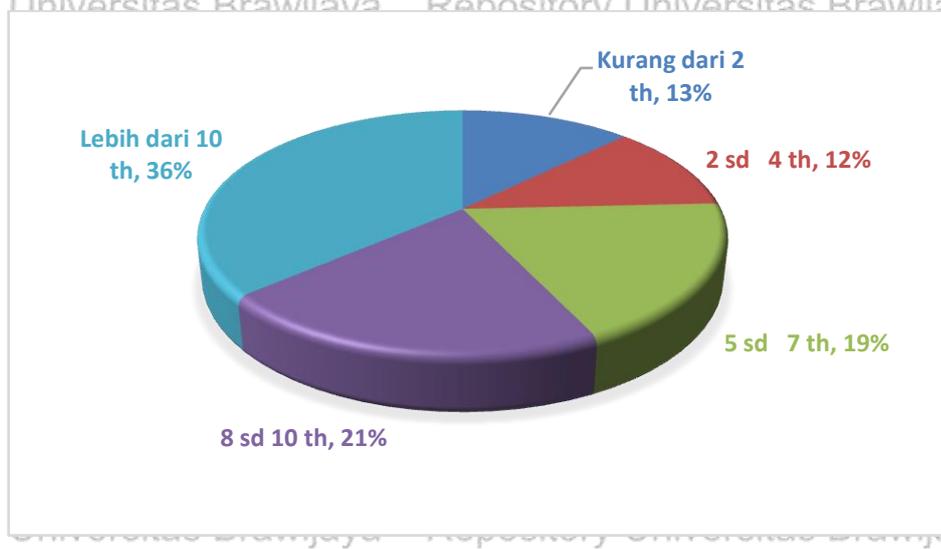
11 kuesioner yang tidak valid karena tidak diisi dengan lengkap. Kuesioner yang valid sebanyak 198 terdiri dari unsur pemerintah daerah termasuk DPRD (Provinsi dan Kabupaten), stakeholder budaya dan kemaritiman (Dinas Kelautan, Dinas Pendidikan, masyarakat nelayan, pelaku bisnis sektor kemaritiman, dan industri) sehingga menurut Ghozali (2013) jumlah tersebut sudah memenuhi syarat jumlah responden yang diperlukan.

Data berdasarkan pengalaman kerja, sebanyak 36% telah bekerja lebih dari 10 tahun, 21% berpengalaman antara 8 sd 10 tahun, 19% berpengalaman antara 5 sd 7 tahun, sedang yang berpengalaman kurang dari 2 tahun hanya 13%. Hal ini menunjukkan bahwa responden dapat dikatakan memahami permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini, apalagi bagi responden unsur pemerintahan, jabatan yang saat ini diemban sebagian besar sebagai pengambil keputusan.

Tabel 5.1 Sebaran Responden Berdasarkan Pengalaman

Lama	%	Jumlah responden
Kurang dari 2 th	13%	25
2 sd 4 th	12%	23
5 sd 7 th	19%	37
8 sd 10 th	21%	41
Lebih dari 10 th	36%	72
Total	100%	198





Gambar 5.1. Sebaran Responden Berdasarkan Pengalaman

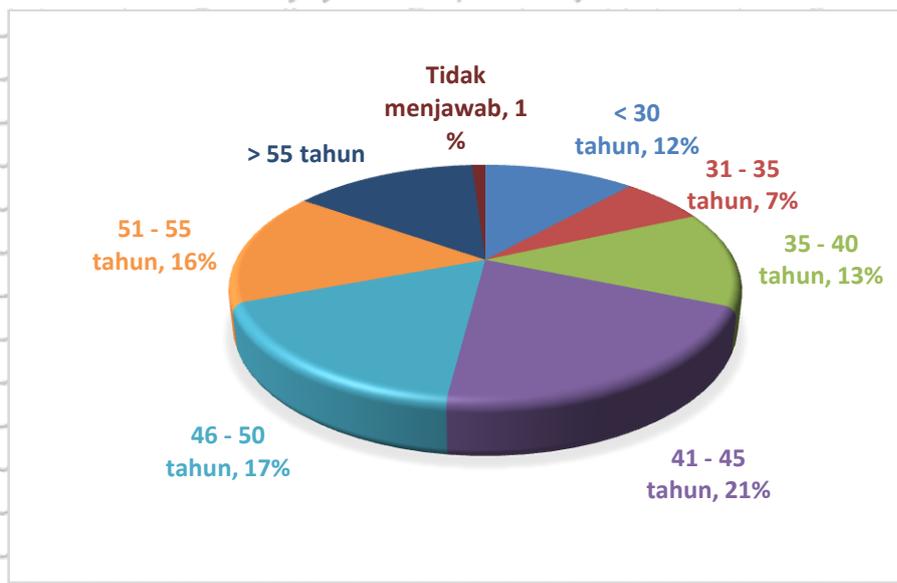
Ditinjau dari segi usia, sebagian besar responden tergolong berusia matang (diatas 41 tahun), 68% responden berusia 41 tahun keatas. Kenyataan ini menunjukkan bahwa responden telah memiliki kematangan berfikir yang memadai. Sebaran usia responden tampak membentuk kurva normal dengan nilai tengah terletak pada usia antara 41 hingga 50 tahun sebanyak 38%. Sebanyak 21% responden berada pada rentang usia antara 41 hingga 45 tahun dan responden yang berusia antara 51 hingga 55 tahun sebanyak 16%. Pada penelitian juga ditemui responden yang berusia diatas 55 tahun (14%) dan dibawah 30 tahun (<12%). Responden yang berusia dibawah 30 tahun didominasi oleh responden yang berasal dari unsur nelayan, sedang yang dari unsur eksekutif berada pada rentang 41 sampai 55 tahun. Hal ini disebabkan responden dari unsur eksekutif merupakan pejabat karier.

Tabel 5.2. Sebaran Responden Berdasarkan Usia

Usia	%	Jumlah responden
< 30 tahun	12%	23
31 - 35 tahun	7%	13
35 - 40 tahun	13%	26



41 - 45 tahun	21%	41
46 - 50 tahun	17%	34
51 - 55 tahun	16%	31
> 55 tahun	14%	28
Tidak menjawab	1%	2
Total	100%	198



Gambar 5.2. Sebaran Responden Berdasarkan Usia

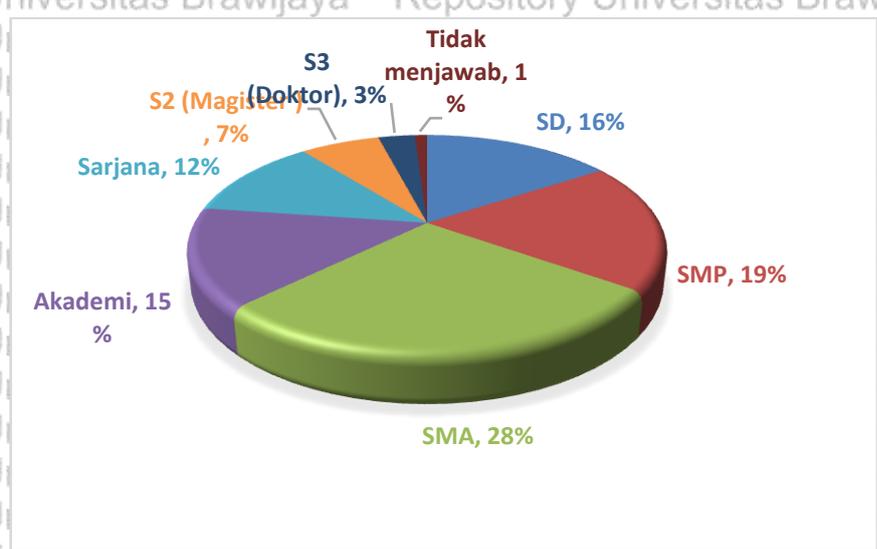
Responden telah menyelesaikan pendidikannya hingga jenjang pascasarjana cukup besar yaitu 11% dimana jumlah ini tergolong tinggi.

Sedangkan 12% responden yang lain menamatkan pendidikannya hingga jenjang sarjana. Responden yang menamatkan pendidikannya hingga jenjang diploma sebesar 15%. Sedangkan sisanya mengenyam pendidikan maksimal SMA. Responden yang berpendidikan SMA kebawah merupakan responden dari unsur nelayan dan masyarakat yang bekerja pada industry yang terkait dengan perikanan.

Tabel 5.3 Sebaran Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan	%	Jumlah responden
SD	16%	31

SMP	19%	38
SMA	28%	55
Akademi	15%	29
Sarjana	12%	24
S2 (Magister)	7%	13
S3 (Doktor)	3%	6
Tidak menjawab	1%	2
Total	100%	198



Gambar 5.3. Sebaran Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

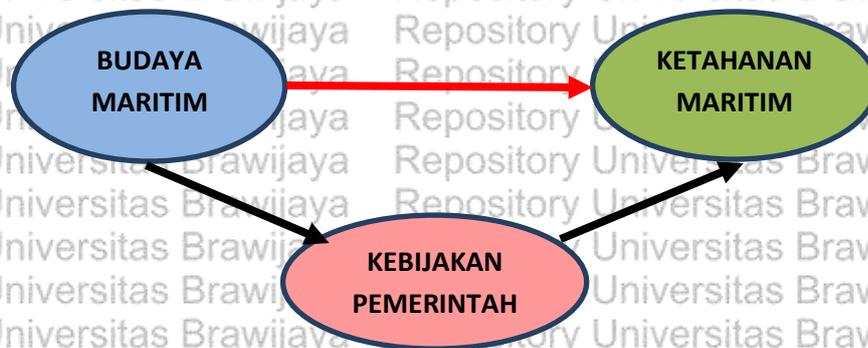
5.2. Model Konseptual

Model pada penelitian 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 penelitian yang dianalisis adalah model Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim, dengan variabel Kebijakan Pemerintah sebagai variabel mediasi, lokus penelitian 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 penelitian dapat dilihat pada Gambar 5.4 berikut:



Gambar 5.4. Model Konseptual Pengaruh Budaya Maritim Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

5.3 Analisa Model Penelitian

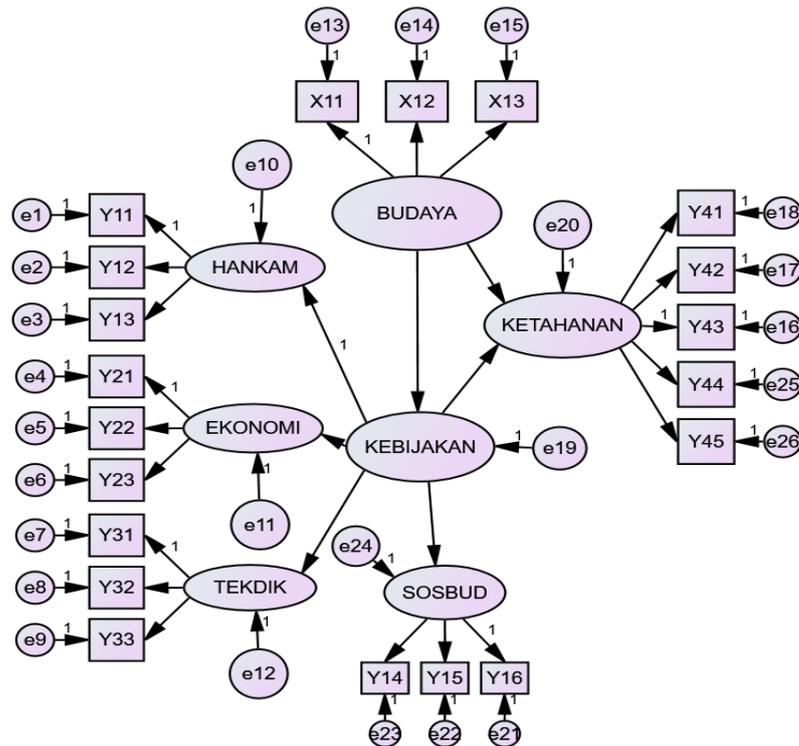
Model penelitian Pengaruh Budaya Maritim terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim Indonesia mengacu pada konsep *Structural Equation Model* (SEM) yang merupakan salah satu metode pengujian statistik parametrik, dimana diperlukan data yang akan digunakan sebagai masukan (*inputing*) model harus memenuhi 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 kedalam model secara simultan.

Sebelum model dilakukan pengujian secara simultan (terintegrasi), maka harus dilakukan pengujian secara individu terhadap tiap variabel laten yang membentuk model penelitian lengkap menggunakan *Confirmatory Factor Analysis (CFA)*. Tujuan dari pengujian variabel laten secara individual menggunakan CFA adalah untuk mengetahui/mengkonfirmasi kemampuan indikator dalam tiap variabel latendalam 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 penelitian lengkap tentang Pengaruh Budaya Maritim Terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim Indonesia adalah sebagai berikut:



Gambar.5.5.Model Penelitian 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 penelitian 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)
- 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 kedalam model secara simultan.

Sebelum dilakukan pengujian model penelitian secara simultan (serentak), maka terlebih dahulu harus dilakukan pengujian secara parsial/individu terhadap tiap variabel laten yang membentuk model penelitian 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.

5.4 Pengujian Model Penelitian

5.4.1 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 (diatas 400 sampai 500), maka metode ML akan menjadi sangat sensitiv 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 penelitian ini jumlah sampel yang digunakan adalah 198 sehingga sudah memenuhi syarat untuk menggunakan metode ML.

5.4.2 Distribusi Dari Observed Variabel Normal Sacara 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 dibawah 2.58. Hasil output dari AMOS pada normalitas data penelitian ini tercantum pada Tabel 5.4.

Tabel 5.4. *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
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 5.4 diatas, 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 dibawah 2.58. Maka dapat disimpulkan bahwa secara *multivariate*, data berdistribusi normal.

5.4.3 Skala Pengukuran Variabel

Skala pengukuran variabel yang digunakan dalam penelitian 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 instrument pengumpulan data diukur menggunakan skala Trurstone yang mempunyai skala interval. Pada penelitian ini, skala likert yang digunakan adalah dengan nilai antara 1 sampai dengan 5, dan dapat dianggap sebagai kontinyu atau interval.

5.4.4 Validasi Variabel Dalam Model

Suatu model penelitian 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 konvergen. Dalam penelitian ini, *reliability* tidak diukur menggunakan *Cronbach Alpha* dikarenakan menurut Ghozali (2013) *Cronbach Alphas* biasanya memberikan nilai yang lebih rendah (*under estimate*). Dengan pertimbangan tersebut, maka pada penelitian ini *reliability* diukur menggunakan nilai *Construct Reliability (CR)* yang dihitung dengan rumus

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

a. Validitas dan Reliabilitas Variabel Laten Budaya

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 mensikapi 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 dan tradisi kebaharian.

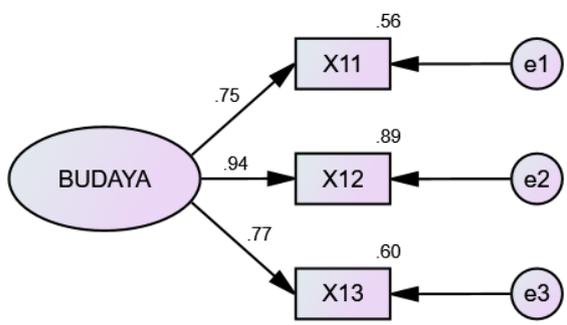
Variabel Budaya (X_1) mengukur seberapa besar pengaruh aktivitas Budaya Maritim terhadap Pertahanan Negara bidang maritim. Variabel Budaya diukur menggunakan indikator:

X_{11} = Karakter Masyarakat

X_{12} = Aktivitas Perekonomian Masyarakat

X_{13} = Aktivitas Budaya dan Tradisi Kebaharian

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



Gambar 5.6 Model Variabel Laten Budaya Maritim

Tabel 5.5 NilaiKebaikan Model Variabel Budaya Maritim

Ukuran	Standar	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
<i>Goodness Of Fit</i>	Kebajikan		
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

Tabel 5.6 Hubungan Variabel BudayaMaritim terhadap Indikatornya.

	Estimate	Loading Factor	S.E.	C.R.	P	Label
X11	1.000	.751				
X12	1.351	.941	.116	11.612	***	par_1
X13	.975	.775	.087	11.172	***	par_2

Selanjutnya diukur reliabilitas variabel.

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

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

b. Validitas dan Reliabilitas Variabel Laten Kebijakan Pemerintah

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

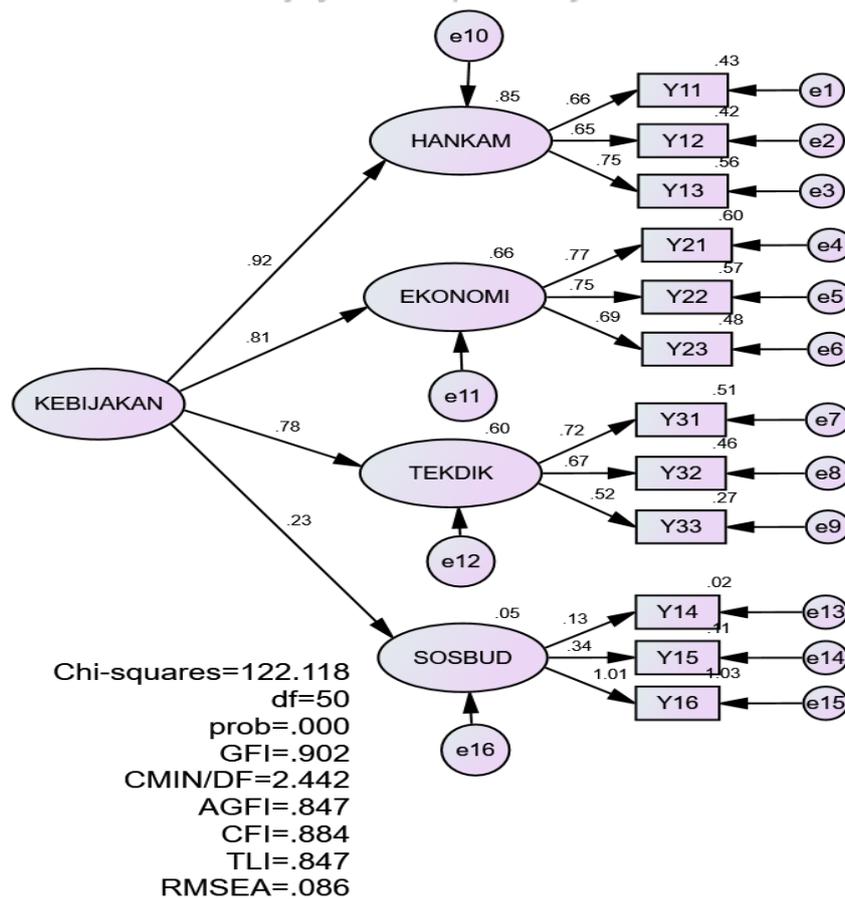
Y_{11} = Kebijakan Pemerintah Bidang Pertahanan dan Keamanan

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:



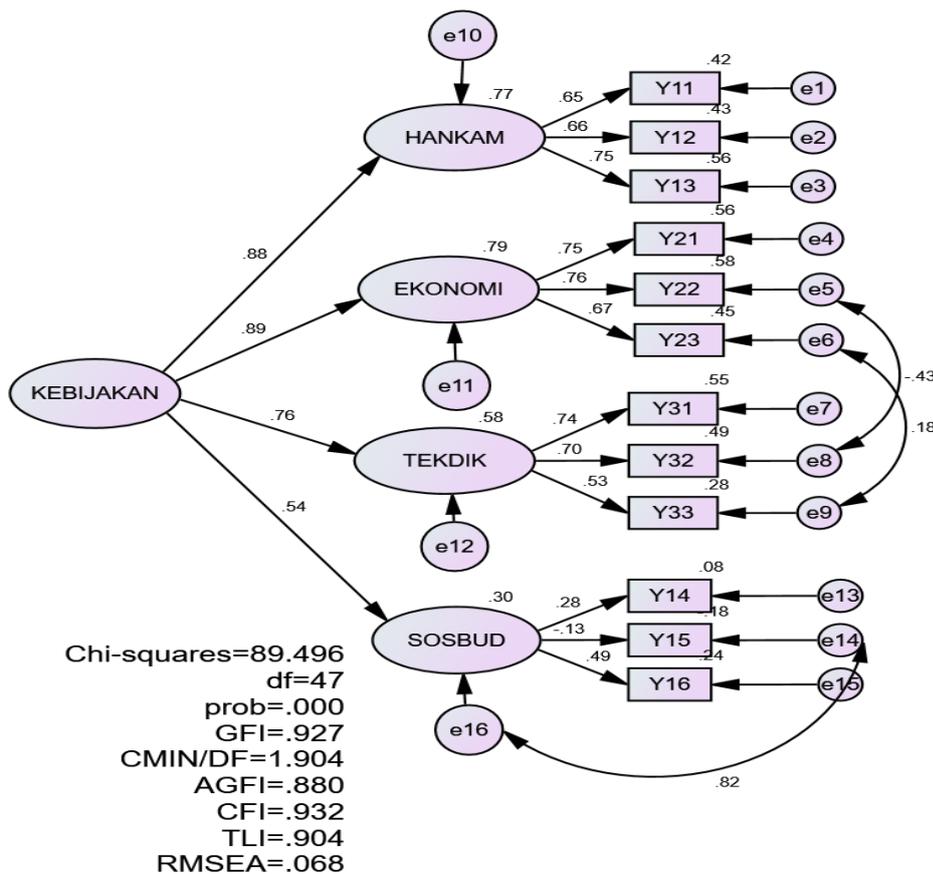
Gambar 5.7 Model Variabel Laten Kebijakan Pemerintah

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

Tabel 5.7 Nilai Kebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Kebaikan	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 5.8 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 5.8 Nilai Kebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah Setelah Perbaikan

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Kebajikan	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

Tabel 5.9 Hubungan Variabel Kebijakan Pemerintah terhadap Indikatornya.

	Estimate	Loading Factor	S.E.	C.R.	P	Label
HANKAM	1.000	.879				
EKONOMI	1.068	.888	.183	5.845	***	par_7
TEKDIK	.848	.760	.152	5.596	***	par_8
SOSBUD	.210	.543	.095	2.200	.028	par_13
Y11	1.000	.650				
Y12	1.017	.658	.143	7.136	***	par_1
Y13	1.159	.751	.147	7.858	***	par_2
Y21	1.000	.745				
Y22	1.215	.759	.138	8.822	***	par_3
Y23	.887	.672	.105	8.468	***	par_4
Y31	1.000	.738				
Y32	1.077	.701	.148	7.251	***	par_5
Y33	.698	.526	.112	6.204	***	par_6
Y14	1.000	.279				
Y15	-.435	-.133	.592	-.735	.463	par_11
Y16	1.956	.494	.700	2.794	.005	par_12

Pada Tabel 5.9 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 penelitian menggunakan CFA diatas 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:





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

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

c. Validitas dan Reliabilitas Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, yang terdiri dari sekitar 18.000 pulau. Pulau-pulau itu terbentang dari timur ke barat sejauh 6.400 km atau sepadan dengan jarak London dan Siberia dan sekitar 2.500 km jarak antara utara dan selatan. Garis pantai yang mengelilingi wilayah Indonesia sepanjang kurang lebih 81.000 kilometer dan sekitar 80% dari wilayah tersebut adalah laut. Dengan kondisi geografis itu, Indonesia memiliki wilayah yang sangat luas yaitu 1,937 juta kilometer persegi daratan, dan 3,1 juta kilometer teritorial laut, serta luas laut ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) 2,7 juta kilometer persegi.

Dengan dilandasi pada kondisi geografis itulah, maka para para pemimpin Indonesia merumuskan dan mengajukan Deklarasi Juanda tahun 1957 ke dewan PBB, agar dunia mengakui wilayah kedaulatan maritim sebagai bagian yang tak terpisahkan dari Negara Kesatuan Republik Indonesia. Deklarasi Djuanda terdapat suatu konsepsi negara maritim "Nusantara", yang mengandung konsekuensi bagi pemerintah dan bangsa Indonesia untuk memperjuangkan dan mempertahankannya sampai mendapat pengakuan oleh dunia internasional. Deklarasi Djuanda merupakan suatu landasan struktural dan legalitas bagi proses terjadinya integrasi nasional Indonesia sebagai suatu negara maritim.

Variabel kebijakan ketahanan nasional bidang maritim diukur

menggunakan indikator-indikator sebagai berikut:

Y₄₁ = Aspek Idiologi

Y₄₂ = Aspek Politik

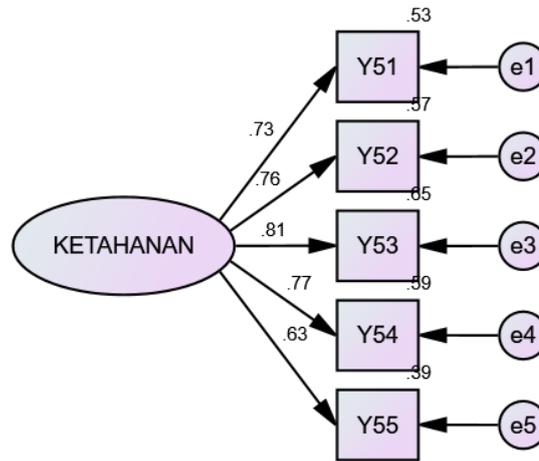
Y₄₃ = Ekonomi

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 5.9 Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim

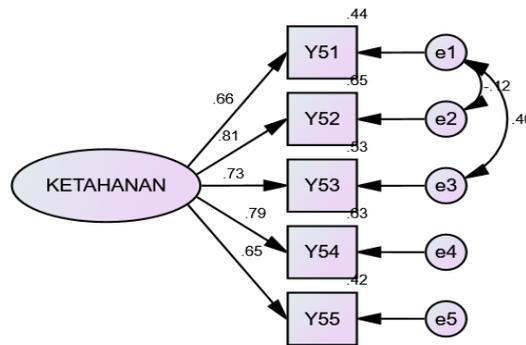
Ringkasan fitting model hasil uji *Confirmatory Factor Analysis* terhadap variabel laten Kebijakan pemerintah.

Tabel 5.10 Nilai Kebaikan Model Variabel Kebijakan Pemerintah

Ukuran	Standar	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
<i>Goodness Of Fit</i>	Standar Kebaikan		
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 5.10 Model Variabel Laten Ketahanan Nasional Bidang Maritim setelah perbaikan.

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

Tabel 5.11 Nilai Kebaikan Model Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Ukuran	Standar	Hasil Perhitungan	Kesimpulan
<i>Goodness Of Fit</i>	Kebajikan		
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

Tabel 5.12 Hubungan Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim terhadap indikatornya.

	Estimate	Loading Factor	S.E.	C.R.	P	Label
Y51	1.000	.661				
Y52	1.399	.808	.169	8.296	***	par_1
Y53	1.240	.729	.122	10.186	***	par_2



	Estimate	Loading Factor	S.E.	C.R.	P	Label
Y54	1.240	.792	.155	8.005	***	par_3
Y55	.985	.650	.132	7.457	***	par_4

Selanjutnya diukur reliabilitas variabel.

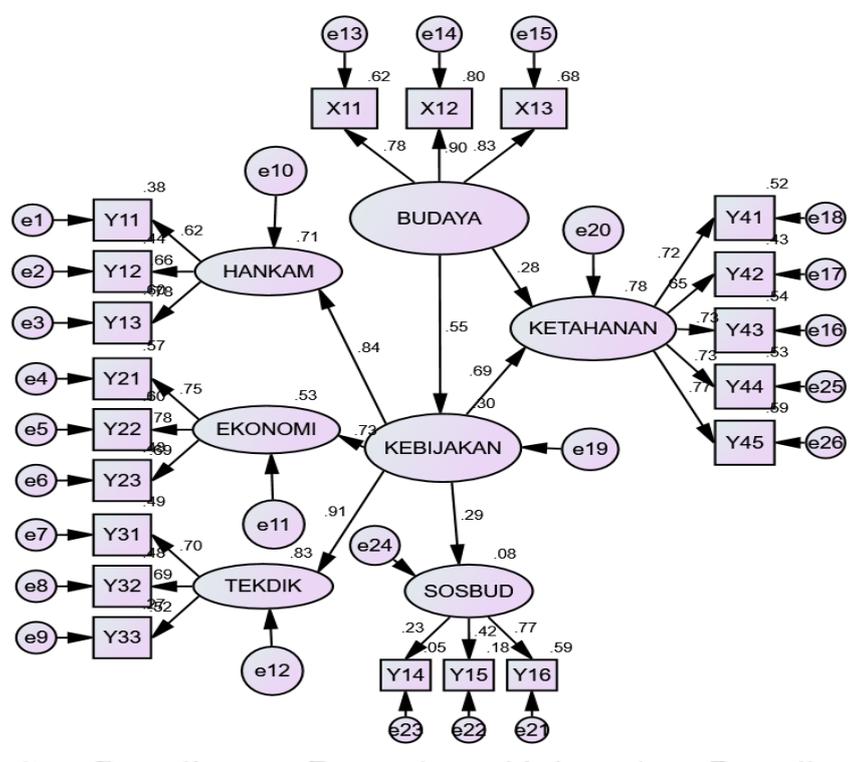
$$Construct\ Reliability = \frac{(\sum standardize\ loading)^2}{(\sum standardize\ loading)^2 + \sum \epsilon_j}$$

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

d. Evaluasi Kesesuaian terhadap Model Lengkap

Model yang diusulkan dalam penelitian ini kemudian diterjemahkan ke dalam model SEM menjadi model bagian pertama dalam penelitian ini.

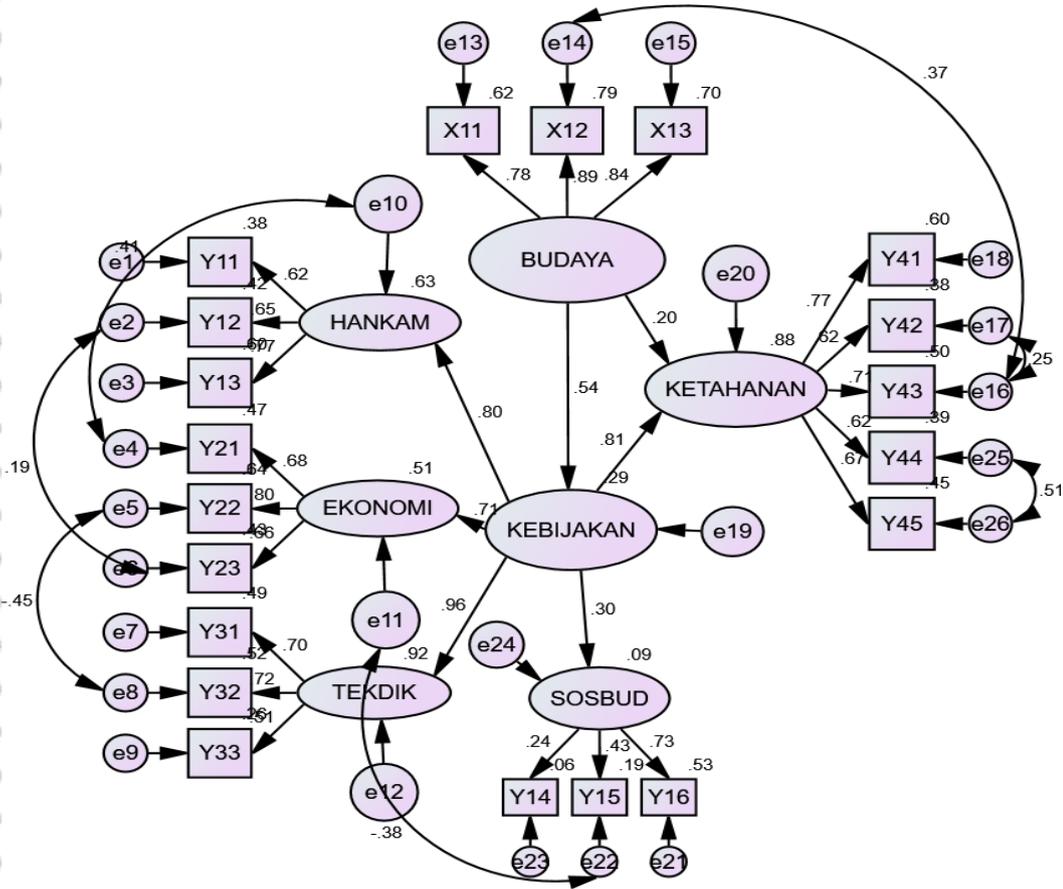
Berdasarkan data yang diperoleh dari wawancara pendahuluan dan pengisian kuisisioner yang kemudian diolah dengan menggunakan software Amos 23.0 diperoleh path diagram sebagaimana ditunjukkan oleh Gambar 5.13.



Gambar 5.11 Output Path Diagram Model Penelitian

Tabel 5.13. Nilai Kebaikan Model Lengkap

Ukuran <i>Goodness Of Fit</i>	Standar Kebajikan	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 5.12 Output Path Diagram Model Penelitian setelah perbaikan

Tabel 5.14 NilaiKebaikan Model LengkapSetelah Perbaikan

Ukuran Goodness Of Fit	Standar Kebaikan	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



Tabel 5.15. Hubungan Variabel Model Lengkap terhadap Indikatornya

		Estimate	Loading Factor	S.E.	C.R.	P	Label
KEBIJAKAN	<--- BUDAYA	.384	.542	.074	5.158	***	par_1_2
HANKAM	<--- KEBIJAKAN	1.000	.797				
EKONOMI	<--- KEBIJAKAN	.902	.715	.150	6.014	***	par_7
TEKDIK	<--- KEBIJAKAN	1.177	.957	.186	6.328	***	par_8
KETAHANAN	<--- BUDAYA	.207	.203	.084	2.464	.014	par_1_6
KETAHANAN	<--- KEBIJAKAN	1.175	.813	.204	5.767	***	par_1_7
SOSBUD	<--- KEBIJAKAN	.393	.302	.142	2.773	.006	par_2_5
Y11	<--- HANKAM	1.000	.618				
Y12	<--- HANKAM	1.053	.648	.150	7.009	***	par_1
Y13	<--- HANKAM	1.252	.775	.158	7.913	***	par_2
Y21	<--- EKONOMI	1.000	.683				
Y22	<--- EKONOMI	1.394	.802	.166	8.402	***	par_3
Y23	<--- EKONOMI	.959	.659	.119	8.064	***	par_4
Y31	<--- TEKDIK	1.000	.699				
Y32	<--- TEKDIK	1.161	.724	.134	8.666	***	par_5
Y33	<--- TEKDIK	.705	.505	.111	6.332	***	par_6
X12	<--- BUDAYA	1.149	.887	.090	12.775	***	par_9
Y43	<--- KETAHANAN	1.000	.708				
Y42	<--- N	.843	.620	.092	9.208	***	par_1_0
Y41	<--- N	1.029	.775	.109	9.402	***	par_1_1
Y15	<--- SOSBUD	.486	.431	.188	2.581	.010	par_1_8
Y44	<--- N	.790	.622	.099	7.978	***	par_1_9
Y45	<--- N	.935	.670	.109	8.542	***	par_2_0
X13	<--- BUDAYA	1.083	.836	.088	12.372	***	par_2_6
X11	<--- BUDAYA	1.000	.784				



Repository Universitas Brawijaya

		Estimate	Loading Factor	S.E.	C.R.	P	Label
Y14	<--- SOSBUD	.294	.237	.186	1.580	.014	par_2
Y16	<--- SOSBUD	1.000	.730				7

Keterangan:
 *** = nilai probability signifikan pada $\alpha = 5\%$

Selanjutnya diukur reliabilitas variabel.

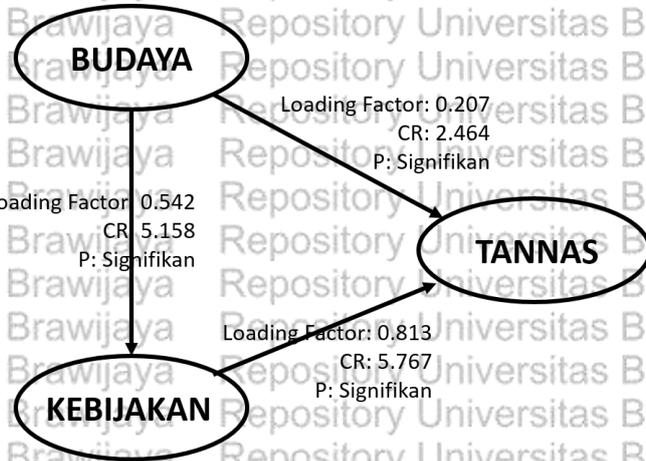
$$Construct\ Reliability = \frac{(\sum standardize\ loading)^2}{(\sum standardize\ loading)^2 + \sum \epsilon_j}$$

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

Berdasarkan Tabel 5.16 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. Hasil pengolahan terhadap model lengkap sebagaimana tercantum pada Tabel.5.15 terlihat bahwa nilai CR untuk semua indikator yang membangun variabel nilainya semua lebih besar dari 2.0, yang berarti indikator yang digunakan untuk membangun model tersebut merupakan indikator yang

valid. Untuk lebih jelasnya disajikan model akhir yang telah dihasilkan sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 5.13.



Gambar 5.13 Model Persamaan Struktural Berdasarkan Kerangka Pemikiran Beserta Nilai Parameter dan Hasil Uji Statistik

Dari model di atas dihasilkan persamaan sebagai berikut :

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

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

Tabel 5.16 Standardized Direct Effects model output pengolahan data pada AMOS 23.0

	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
KEBIJAKAN	.542	.000	.000	.000	.000	.000	.000
SOSBUD	.164	.302	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANAN	.643	.813	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.519	.957	.000	.000	.000	.000	.000
EKONOMI	.387	.715	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.432	.797	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.431	.545	.000	.670	.000	.000	.000
Y44	.400	.506	.000	.622	.000	.000	.000
Y14	.039	.072	.237	.000	.000	.000	.000
Y15	.070	.130	.431	.000	.000	.000	.000



	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
Y16	.119	.220	.730	.000	.000	.000	.000
Y41	.498	.630	.000	.775	.000	.000	.000
Y42	.399	.504	.000	.620	.000	.000	.000
Y43	.456	.576	.000	.708	.000	.000	.000
X13	.836	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X12	.887	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	.784	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.262	.484	.000	.000	.505	.000	.000
Y32	.375	.693	.000	.000	.724	.000	.000
Y31	.362	.669	.000	.000	.699	.000	.000
Y23	.255	.471	.000	.000	.000	.659	.000
Y22	.311	.573	.000	.000	.000	.802	.000
Y21	.264	.488	.000	.000	.000	.683	.000
Y13	.334	.617	.000	.000	.000	.000	.775
Y12	.280	.516	.000	.000	.000	.000	.648
Y11	.267	.493	.000	.000	.000	.000	.618

Direct effect menunjukkan nilai *loading factor* yang merupakan besaran pengaruh langsung untuk tiap variabel terhadap variabel lain. Nilai tersebut merupakan suatu besaran yang menyatakan tingkat kontribusi suatu variabel terhadap perubahan nilai pada variabel lain. Besaran tersebut yang disebut dengan konstanta variabel dalam penuliran persamaan regresi.

Tabel 5.17 *Standardized Total Effects Model* output pengolahan data pada AMOS 23.0

	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
KEBIJAKAN	.542	.000	.000	.000	.000	.000	.000
SOSBUD	.164	.302	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANAN	.643	.813	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.519	.957	.000	.000	.000	.000	.000



	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
EKONOMI	.387	.715	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.432	.797	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.431	.545	.000	.670	.000	.000	.000
Y44	.400	.506	.000	.622	.000	.000	.000
Y14	.039	.072	.237	.000	.000	.000	.000
Y15	.070	.130	.431	.000	.000	.000	.000
Y16	.119	.220	.730	.000	.000	.000	.000
Y41	.498	.630	.000	.775	.000	.000	.000
Y42	.399	.504	.000	.620	.000	.000	.000
Y43	.456	.576	.000	.708	.000	.000	.000
X13	.836	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X12	.887	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	.784	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.262	.484	.000	.000	.505	.000	.000
Y32	.375	.693	.000	.000	.724	.000	.000
Y31	.362	.669	.000	.000	.699	.000	.000
Y23	.255	.471	.000	.000	.000	.659	.000
Y22	.311	.573	.000	.000	.000	.802	.000
Y21	.264	.488	.000	.000	.000	.683	.000
Y13	.334	.617	.000	.000	.000	.000	.775
Y12	.280	.516	.000	.000	.000	.000	.648
Y11	.267	.493	.000	.000	.000	.000	.618

Total effect menunjukkan nilai *loading factor* untuk tiap variabel laten terhadap variabel laten lain secara total. Nilai tersebut merupakan suatu besaran yang menyatakan tingkat kontribusi suatu variabel laten secara bersama-sama dengan variabel lain yang sama-sama berkontribusi terhadap perubahan nilai suatu variabel laten lain.

5.5. Analisa Pengaruh dan Hubungan Variabel Serta Teori Pendukung dalam Model Penelitian.

5.5.1. Pengaruh Langsung Variabel Budaya terhadap Variabel Kebijakan Pemerintah

Hipotesis yang pertama diteliti adalah pengaruh Variabel Budaya terhadap Kebijakan Pemerintah. Hasil penelitian yang ditunjukkan pada Tabel

5.17 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 (H_1) terbukti.

Model pengaruh variabel Budaya terhadap Kebijakan Pemerintah dapat dituliskan sebagai berikut:

Kebijakan Pemerintah = 0.542* Budaya Maritim.

Hal ini mengartikan bahwa berdasarkan hasil penelitian, 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 penelitian ini mencakup 3 (tiga)

hal yaitu: (a) karakter masyarakat, (b) kegiatan perekonomian, (c) aktivitas budaya dan tradisi kebaharian merupakan indikator yang sistemik berpengaruh

pada Kebijakan Pemerintah. Hasil penelitian berupa signifikansi variabel Budaya Maritim yang mempengaruhi Kebijakan Pemerintah ini memperbaiki dan

melengkapi Teori Kejayaan Maritim yang disampaikan oleh Alfred T. Mahandalam 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 berdasarkan hasil penelitian dalam disertasi ini 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.

5.5.2. Pengaruh Kebijakan Pemerintah terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim



Hipotesis kedua yang diteliti adalah pengaruh Variabel Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil penelitian yang ditunjukkan pada Tabel 5.17 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 dalam 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 yang dapat menjamin dan meningkatkan ketahanan nasional bidang maritim dan pelaksanaannya dengan mengacu model yang telah disusun. Dengan demikian maka Hipotesis 2 (H_2) terbukti.

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

Ketahanan Nasional Bidang Maritim = 0.813* Kebijakan Pemerintah

Berdasarkan hasil penelitian, 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 penelitian 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 penelitian Disertasi 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 penelitian disertasi 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.

5.5.3. Pengaruh Langsung Variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Hipotesis ketiga yang diteliti adalah pengaruh langsung Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil penelitian yang ditunjukkan pada Tabel 5.17 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 α = 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 budayayang 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 penelitian ini mencakup 3 (tiga) hal yaitu: (a) Karakter masyarakat, (b) Kegiatan perkeonomian, (c) Aktivitas budaya dan



tradisi kebaharian merupakan indikator yang sistemik berpengaruh pada Ketahanan Nasional Bidang Maritim.

Hasil penelitian 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 unsur penting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan ketahananmaritim suatu negara. Hasil penelitian 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 pangandapat memakmurkanseluruh rakyat Indonesia sehingga Ketahanan Nasional Bidang Maritim dapat tercapai.

Artinya dapat dianalisa bahwa berdasarkan hasil penelitian 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 menentukandan mempengaruhi Ketahanan Nasional bidang Maritim suatu negara (*MaritimeNational Resilience*) walaupun pengaruh signifikansi kecil / tidak besar.** Hal ini terbukti dari pengolahan data pada Model SEMdidapatkan nilai *Loading Factor* sebesar 0.207yang 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.

5.5.4. Pengaruh Tidak Langsung Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Hipotesis keempat yang diteliti adalah pengaruh tidak langsung dari Variabel Budaya terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil penelitian yang ditunjukkan pada Tabel 5.17 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:

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

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 penelitian 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 penelitian 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 penelitian disertasi 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*).

5.6 Implikasi Manajerial

Penelitian 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 penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh langsung dan signifikan antara Variabel Budaya terhadap Variabel Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Dalam penelitian 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.

5.6.1 Implikasi terhadap Budaya Maritim

Hasil penelitian 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 penelitian ini dan review terhadap teori-teori terdahulu akan memberikan kontribusi terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim yang berkelanjutan. Berikut ini adalah Tabel 5.18. yang merupakan hasil analisa perbandingan Jenis budaya dan tradisi maritim sesuai lokasi penelitian, yang mencerminkan kondisi budaya maritim beserta implikasinya, yang memberikan efek yang besar terhadap Ketahanan Nasional bidang Maritim jika didukung dengan kebijakan pemerintah.

Tabel. 5.18. 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.	Aktifitas perekonomian masyarakat daerah setempat	Sangat kuat dipengaruhi oleh tradisi-lokal budayadalam mendukung ketahanan nasional	Tradisi sedikit bergeser, kurang kuat karena ada pengaruh industri maritim pada 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 tersebut di atas	Kultur masy. Sedikit bergeser, kurang kuat karena pengaruh industri	Masih sangat kuat dipengaruhi oleh tradisi tersebut di atas	Individual, tidak begitu kuat, kebudayaan mulai meluntur.
c.	Aktifitas budaya & tradisi kebaharian	Tradisi sangat kuat dan mempengaruhi seluruh aktifitas masyarakat setempat.	Tradisi mulai berkurang dalam mempengaruhi aktifitas masyarakat setempat.	Sangat kuat mempengaruhi seluruh aktifitas masyarakat setempat, walaupun ada industri maritim	Tidak begitu kuat, mulai hilang, aktifitas kebaharian bergeser ke arah industri maritim.

Dari Tabel 5.18. Analisa Jenis Budaya dan Tradisi Maritim daerah, maka dapat ditunjukkan bahwa aktifitas budaya maritim di Kabupaten Banyuwangi dan Lamongan memberikan pengaruh yang paling kuat dan tinggi terhadap Ketahanan Nasiona. Berdasarkan hasil wawancara dan survei serta studi lapangan maka keanekaragaman budaya dan tradisi maritim di daerah Banyuwangi dan Lamongan memilikil 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 aktifitas maritim seluruh masyarakat setempat, yang pada akhirnya berpengaruh padaseluruh 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 penelitian tersebut, menunjukkan bahwa pada semua indikator variabel Budaya Maritim, makasektorperekonomiansecara empiris

menjadi *driven* bagi masyarakat penggiat budaya kemaritiman dalam aktivitasnya.

Hal ini didukung dari hasil penelitian 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 penelitian ini maka dibutuhkan adanya Kebijakan Pemerintah yang mendukung aktifitas Budaya Maritim daerah maupun Budaya Maritim secara nasional, sehingga dapat mendukung dan memperkuat Ketahanan Nasional bidang Maritim yang berkelanjutan.

5.6.2 Implikasi terhadap Kebijakan Pemerintah

Temuan penelitian diatas 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 sumberdaya kemaritiman untuk dapat dimanfaatkan bagi manusia.

Pengingkaran terhadap tradisi tersebut misalnya budaya tatacara yang mengatur



sistem penangkapan ikan, akan dibayar mahal karena berdampak pada kerusakan alam yang merupakan habitat hidup sumberdaya perikanan.

Untuk dapat lebih mengetahui secara detail dimensi yang harus menjadi prioritas pada tiap-tiap variabel yang membentuk model lengkap, sebagaimana tercantum pada Gambar.5.12 (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 aktifitas 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 kaitanya dalam penyusunan kebijakan pelestarian budaya untuk terselenggaranya ketahanan nasional bidang maritim. Aspek kegiatan perekonomian secara empiris yang 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 sumberdaya 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 opendidikan, serta kebijakan pemerintah bidang social budaya. Temuan penelitian 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 kemanan 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 social 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 sumberdaya alam kelautan yang akan meningkatkan kegiatan perekonomian sehingga menjamin kehidupan social budaya masyarakat yang akan berdampak pada meningkatnya ketahanan nasional bidang kemaritiman.

Sejalan dengan hasil penelitian ini, beberapa pemerintah daerah yang menjadi obyek penelitian, 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 menghususkan pada bidang kebaharian. Dengan ketiadaan pendidikan yang menghususkan kebaharian menjadikan kegiatan perekonomian para nelayan di





Lamongan tidak terjadi peningkatan yang signifikan dari aspek cara dan alat penangkapan ikan.

Kebijakan dibidang ekonomi merupakan salah satu variabel yang mempunyai bobot tinggi dalam model penelitian 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 konektifitas 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 dis eluruh 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 diantaranya 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 mahalannya barang-barang, akan tetapi juga menjadi salah satu faktor yang dapat menghambat pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Di lingkup regional kondisi ini akan berdampak pada rendahnya daya saing system logistic nasional Indonesia. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh World Bank, nilai Indeks Kinerja Logistik (*Logistic Performance Index/LPI*) Indonesia pada 2014 adalah 3,1 dan diperingkat 53. LPI merupakan indeks kinerja logistic dari 160 negara di dunia yang dirilis oleh World Bank setiap 2 tahun sekali. LPI terdiri dari 6 komponen yaitu efisiensi *custom & border management cleacance*, 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 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 akan dapat melancarkan kegiatan distribusi barang sehingga akan mendorong pertumbuhan ekonomi maritim yang selanjutnya akan meningkatkan ketahanan ekonomi nasional bidang maritim.

5.6.3 Implikasi terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim

Hasil pengolahan data terhadap *full model* menggunakan *SEM* terhadap model sistem ketahanan nasional bidang maritim didapat bahwa pengaruh

variabel budayasecara 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 akan 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. Ideology 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, social, 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 akan mempunyai implikasi yang sangat luas terutama dalam hal mengamankan asset dan sumberdaya kemaritiman nasional. Dengan kuatnya sistem pertahanan dan keamanan yang dapat menjaga dan mengamankan potensi sumberdaya kemaritiman akan memberikan dampak pada peningkatan perekonomian masyarakat yang akan mendukung kondusifitas masyarakat yang akan mempunyai dampak positif terhadap menguatnya sistem ketahanan nasional bidang maritim.

Temuan penelitian ini menempatkan faktor politik dan sosial budaya menjadi prioritas terkecil bukan berarti persoalan politik dan sosial budayakurang mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap sistem ketahanan nasional bvidang 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



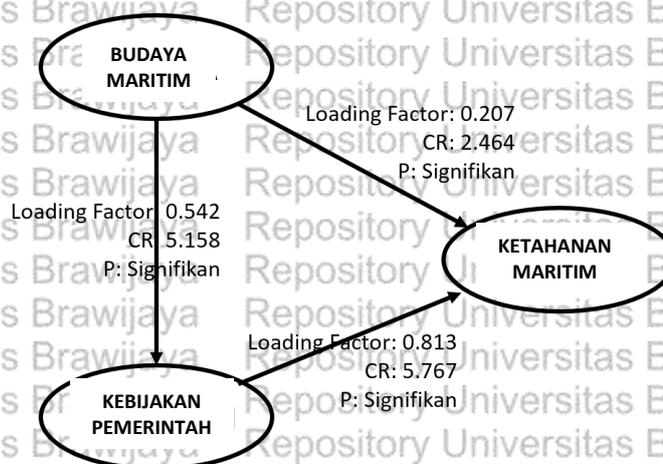
nasional bidang maritim, hanya skala prioritas diperlukan agar penanganan lebih terencana dan dapat lebih terarah serta efektif.

5.7. Novelty sebagai Hasil Penelitian

Penelitian ini menghasilkan beberapa temuan baru (*novelty*), setidaknya ada 2 (dua) pendekatan kebaruan yang diambil yaitu (1) Obyekvariabel penelitian dan pengembangan metode yang digunakan serta (2) Hasil yang didapatkan. Secara akademis penelitian ini belum pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya baik secara obyek maupun metode. Obyek penelitian 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 penelitian 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 kebaruan (*novelty*) yang disajikan dalam penelitian disertasi 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 5.14. Model Pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim (sebagai Novelty Penelitian).

Penelitian ini menghasilkan nilai kesesuaian model yang tinggi (*Goodnes of Fit*)

berupa hubungan yang signifikan antara Budaya Maritim dan Kebijakan

Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Bidang Maritim, dengan formulasi nilai

hubungan atau *loading factor* sebagai berikut :

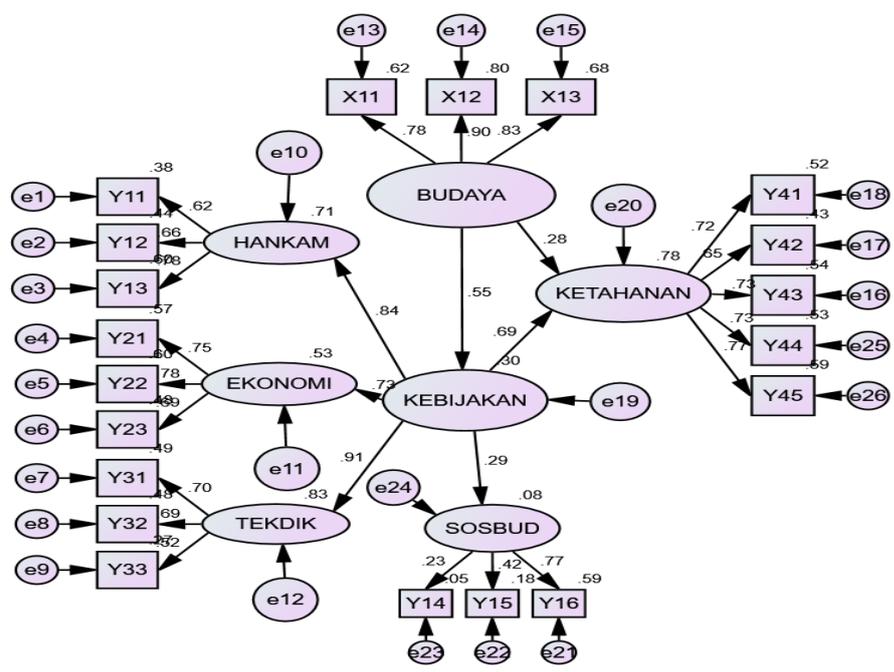
Kebijakan Pemerintah = $0.542 \times \text{Budaya Maritim}$.

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 Penggunaan dan Pengembangan metode *Structural Equation Model (SEM)* dalam analisa dan Pemodelan untuk 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.



Gambar 5.15. Pengembangan Metode *Structural Equation Model* (SEM) untuk analisa pengaruh Budaya Maritim dan Kebijakan Pemerintah terhadap Ketahanan Nasional Maritim (sebagai Novelty Penelitian).

Berdasarkan Gambar 5.15. didapatkan Analisis 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 ($Y_{4.5}$).

c. Temuan hasil penelitian 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 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.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil pengolahan data terhadap variabel-variabel yang digunakan dalam model penelitian pengaruh budaya terhadap sistem ketahanan nasional bidang maritim menggunakan metode SEM, model yang telah diuji menggunakan data empiris, hasil pengujian menunjukkan bahwa model telah memenuhi semua persyaratan *Goodness of Fit* (ukuran kebaikan) yaitu nilai Chi-Square kecil, $RMSEA = 0.023 \leq 0.080$, $GFI = 0.933 \geq 0.90$, $CFI = 0.992 \geq 0.90$, dan $CMIN/DF = 0.104$ masih lebih kecil dari batas maksimal yaitu 2.00. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model telah fit dan layak digunakan sebagai model pada sistem pertahanan dan keamanan maritim. Dari hasil pengolahan data dan pembahasan terhadap model penelitian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 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 penelitian 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 penelitian 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.

Penelitian menghasilkan temuan bahwa variabel Budaya dan variabel Kebijakan Pemerintah mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap sistem Ketahanan Nasional Bidang Maritim. Hasil penelitian 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 penelitian 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.

6.2 Saran

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

- a. Hasil temuan penelitian ini dapat digunakan sebagai saran dan masukan bagi stakeholder terkait dalam Perumusan Strategi dan

Kebijaksanaan upaya dalam rangka meningkatkan ketahanan nasional bidang maritim, mengingat Negara Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia yang masih belum bisa disebut sebagai Negara maritim. 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 dibidang ekonomi maritim, juga dapat melestarikan budaya maritim di Indonesia.

- b. Selama ini negara Indonesia dikenal sebagai negara agraris, selanjutnya hasil temuan dalam penelitian ini dapat memberikan rekomendasi dan saran bagi pemerintah untuk dapat terus mengembangkan dan mengaplikasikan kebijakan pemerintah yang semuanya berfokus pada sektor kelautan dan kemaritiman, selaras dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yang dapat diimplementasikan dan diwujudkan dalam bentuk **Undang-Undang Indonesia sebagai Negara Maritim**.

6.3 Keterbatasan Penelitian

Terdapat beberapa keterbatasan atau limitasi pada penelitian ini. Penelitian ini hanya meneliti pengaruh variabel budaya terhadap sistem ketahanan nasional bidang maritim melalui variabel kebijakan pemerintah,

sehingga hasil penelitian belum dapat mengungkap informasi secara komprehensif tentang variabel lain yang juga mempunyai pengaruh terhadap system ketahanan nasional bidang maritim. Untuk dapat mengungkap secara komprehensif dan lengkap maka diperlukan suatu model penelitian yang melibatkan lebih banyak lagi variabel lain yang mempunyai kemungkinan dapat mempengaruhi sistem ketahanan nasional bidang maritim diluar variabel-variabel yang telah digunakan pada model penelitian ini. Hal ini dapat dilanjutkan oleh peneliti berikutnya dan merupakan bagian dari penelitian yang berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Adams, KR., *Attack and Conquer, International Anarchy and the Offense-Defense Deterrence Balance*, International Security Winter 04. Vol. 28, No8. Pp. 53, 2003.

REPOSITORY.UB.AC.ID
 UNIVERSITAS BRAWIJAYA

 REPOSITORY.UB.AC.ID
 UNIVERSITAS BRAWIJAYA

 REPOSITORY.UB.AC.ID
 UNIVERSITAS BRAWIJAYA


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 pencaangan bulan maritim UGM, 28 Agustus 2014.

C. Ma, X.C. Zhang, B. Zhou, T.Y. 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, *Multivariate Data Analysis*, (17thed.): 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 Rodrígueza, *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.

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*, CambridgeUniveristy Press, New York Pp. 3, 2015.





LAMPIRAN I

Kritikal Review Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
1.	<p><i>Contest For Hegemony : The Dynamics Of Inland And Maritime Cultures Relations In The History Of Java Island, Indonesia</i></p> <p><i>Journal of Marine and Island Cultures</i> www.sciencedirect.com December 2014</p> <p>Peneliti: Singgih Tri Sulistiyono, Yety Rochwulaningsih</p>	<p>Permasalahan yang diangkat adalah : dinamika budaya maritim dan budaya peradaban darat pada sejarah pulau Jawa</p>	<p>Analisa Deskriptif kualitatif data sekunder (studi pustaka) dengan variable-variabel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budaya Maritim - Letak Geografis - Demografi - Ekonomi - Sosial - Politik 	<p>Hasil penelitian 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.</p>	<p>-Penelitian ini belum menganalisa pergeseran budaya maritim dalam masyarakat dan kerajaan di pulau Jawa. Analisa yang sangat terbatas pada aspek kualitatif budaya maritim saja</p> <p>-Hal ini menarik untuk diteliti lebih lanjut dengan membandingkan perilaku & budaya di Jawa (budaya daratan) dengan budaya di luar Jawa (budaya maritim) bahkan di luar negeri.</p>

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
2	<p><i>Conservation Of Maritime Cultural Heritage: A Discrete Choice Experiment In A European Atlantic Region</i></p> <p><i>Journal of Marine Policy</i> www.elsevier.com/locate/marpol September 2016</p> <p>Peneliti : Roi Durána, n, Begoña A. Farizob, María Xosé Rodrígueza</p>	<p>Permasalahan yang mendorong dilaksanakannya penelitian ini adalah :</p> <p>Adanya ancaman terhadap warisan budaya, dan hilangnya kesejahteraan sosial.</p>	<p>Metode: Discrete Choice Experiments (DEC)</p> <p>Variabel Budaya maritim terhadap:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teknologi Maritim - Ekonomi Maritim - Geografis Pesisir pedalaman - Faktor antar generasi - Pengakuan nilai Budaya maritim - Kesadaran faktor budaya maritim yang hilang. 	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa :</p> <p>Pemberian dan penyebaran budayasecara positif mempengaruhi signifikan dalam perkembangan kesejahteraan sosial dan kultur budaya masyarakat suatu bangsa. Khususnya perkembangan budaya maritim.</p>	<p>-Penelitian ini belum memasukkan unsur pembobotan antar variabel budaya maritim, serta belum menunjukkan formulasi hubungan atau korelasi antar variabel.</p> <p>-Penelitian ini bisa dikembangkan lagi dengan memasukkan unsur korelasi antar variabel budaya maritim termasuk pembobotannya. (Bisa dikembangkan lagi)</p>

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
3.	<p><i>Life On The Edge: Early Maritime Cultures Of The Pacific Coast Of North America</i></p> <p><i>Quaternary Science Reviews</i> www.Elsevier.Com/Locate/Quascirev Agustus 2015</p> <p>Peneliti : Jon M. Erlandson, Madonna L. Moss dan Matthew Des Lauriers</p>	<p>Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah :</p> <p>Bagaimana pengaruh migrasi masyarakat pesisir pantai pasifik Amerika utara melalui rute Pasifik Rim terhadap kultur budaya maritim.</p>	<p>Metodologi : Analisis Deskriptif Kuantitatif</p> <p>Variabel : -Masa awal budaya maritim di pantai pasifik Amerika utara dan letak geografis -Data demografi, geologi dan arkeologi telah menunjukkan bahwa pendistribusiansitus arkeologi awal di sepanjang segment pantai pasifik Amerika Utara sangat dipengaruhi oleh sejarah geologi unik masing-masing daerah. -Teknologi kemaritiman -Budaya dan Ekonomi Maritim.</p>	<p>Hasil Penelitian menunjukkan bahwa masyarakat pesisir pantai pasifik menggunakan kapal laut dan teknologi maritim selama lebih dari satu millennium/ yang merupakan kecenderungan penyebaran budaya maritim :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menggunakan kapal untuk menjajah pulau-pulau lepas pantai. 2. Aktif berburu, memancing, mencari makan di ekosistem laut. 3. Memiliki ekonomi yg sepenuhnya berasal dari sumber daya kelautan. 	<p>-Penelitian ini hanya difokuskan pada bahasan tentang budaya maritim di pantai pasifik Amerika Utara.</p> <p>- Faktor dan variabel yang digunakan cukup singkat hanya meliputi : data geologi dan arkeologi</p> <p>- Perlu dikolaborasi dengan metode dan variabel yang lebih kompleks serta dapat diaplikasikan dalam konteks budaya kematiman. (Bisa dikembangkan lagi)</p>

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
4.	<p><i>An Ecosystem-Based Framework For Governance And Management Of Maritime Cultural Heritage In The USA</i></p> <p><i>Journal of Marine Policy</i> www.elsevier.com/locate/marpol</p> <p>Februari 2013</p> <p>Peneliti : Stefan Claesson</p>	<p>Penelitian ini membahas tentang:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Metodologi Deskriptif Kualitatif.</p> <p>Variabel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemerintah 2. Masyarakat pesisir 3. Kebijakan Pemerintah 4. Ideologi 5. Politik 6. Sosial Budaya 7. SDA maritim 	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa :</p> <p>Dibutuhkan kebijakan yang memberikan manajemen dan perlindungan yang efektif terhadap sumber daya budaya maritim khususnya sebuah pemerintahan yang terstruktur, mengikuti prinsip-prinsip pengelolaan berbasis ekosistem.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Peneliti belum membahas kebijakan atau peraturan yang menangani perlindungan sumber daya budaya maritim / lepas pantai atau diluar ZEE. - Perlu dikolaborasi dengan metode dan variabel budaya maritim yang lebih kompleks serta dapat diaplikasikan dalam konteks budaya kemaritiman. (Bisa dikembangkan lagi)

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
5.	<p><i>Understanding And Managing Marine Protected Areas Through Integrating Ecosystem Based Management Within Maritime Cultural Landscapes Moving From Theory To Practice</i></p> <p><i>Ocean & Coastal Management</i> journal homepage: www.elsevier.com/locate/ocean</p> <p>Desember 2013</p> <p>Nama Peneliti : Bradley W. Barr</p>	<p>Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah :</p> <p>Mengintegrasikan pengelolaan berbasis ekosistem dan pendekatan pandangan budaya maritim serta pengetahuan model manajemen dimana mengalami perubahan dari waktu ke waktu</p>	<p>Metodologi dan Variabel yang digunakan :</p> <ul style="list-style-type: none"> - MCL dan Ekosistem (identifikasi, pendirian dan pengelolaan kawasan lindung laut) - Menentukan pentingnya sumber daya warisan budaya tujuan pengelolaan budaya maritim. - EBM (<i>Ecosystem Based Management</i>) - MCL <i>Maritime Cultural Landscapes</i>, <p>Variabel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Letak Geografis - Demografi - SDA - Diplomasi hukum - Teknologi Maritim 	<p>Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Dapat menerapkan pendekatan MCL <i>Maritime Cultural Landscapes</i>, terintegrasi dalam manajemen EBM (<i>Ecosystem Based Management</i>) -Selanjutnya kerangka kerja, bersifat incremental, berkelanjutan, transparan, inklusif, dan kolaboratif 	<ul style="list-style-type: none"> - Penelitian belum membahas tentang penyesuaian dalam pendekatan budaya maritim ke zona yg beragam, yg membentuk sebuah sistem budaya - Variabel yang digunakan cukup singkat - Dan mengandung ketidakmampuan manajemen melaks pendekatan sbg bagian menuju intergrasi MCL dan EBM khususnya pengembangan budaya kemaritiman. (Bisa dikembangkan lagi)

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
6.	<p><i>Clarification Of And Comment On Erlandson Et Al. "Life On The Edge: Early Maritime Cultures Of The Pacific Coast Of North America"</i></p> <p><i>Quaternary Science Reviews</i> www.elsevier.com/locate/quascrev</p> <p>March 2015</p> <p>Peneliti : Loren G. Davis Department of Anthropology, Oregon State University, 238 Waldo, USA</p>	<p>Erlandson dkk. (2008) memberikan ringkasan update dari Prasejarah Pantai Pasifik Amerika Utara. Meskipun banyak aspek sintesis mereka yang berguna dan berwawasan, tetapi mereka tidak benar. Penulis akan memberikan beberapa poin informasi untuk memperjelas isu utama tersebut.</p>	<p>Metodologi : Deskriptif Kualitatif</p> <p>Variabel Penelitian : -Arkeologi dan Geoarkeologi di Situs <i>Indian Sands and Devils Kitchendi</i> Pantai Selatan Oregon.</p> <p>-Letak Geografis -Kekayaan Alam -Demografi -Sosial Budaya -Ekonomi Maritim</p>	<p>Hasil Penelitian ini berupa:</p> <p>- Penentuan awal pendudukan budaya di Situs Indian Sands.</p> <p>- Pendudukan budaya di Indian Sands dimulai di akhir Pleistosen dianggap sebagai salah satu dari enam situs tertua di Amerika Utara</p> <p>- Pemeriksaan peta topografi California (Topografi Inter-nasional, Inc., 1986) mengungkapkan peran budaya kemaritiman pada perkembangan wilayah.</p>	<p>-Penelitian ini belum mempertimbangkan formulasi dari pembobotan faktor faktor yang berpengaruh seperti arkeologi dan geoarkeologi.</p> <p>-Belum adanya validasi/verifikasi hasil penelitian yang diharapkan dapat mencerminkan kondisi <i>real</i> atau nyata sehingga perlu dikembangkan adanya validasi dan verifikasi. (Bisa dikembangkan lagi)</p>

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
7.	<p><i>Fish-Trap Types: A Component Of The Maritime Cultural Landscape.</i></p> <p><i>The International Journal Of Nautical Archaeology (2014) 28.1: 70-84</i></p> <p>Peneliti : <i>Nigel Bannerman Bronze Age Coast Project, North Wales UK</i></p> <p><i>Cecil Jones School of Ocean Sciences, University College of North Wales, UK</i></p>	<p>Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pengenalan type dan teknik penangkapan ikan. - Metode dan cara dalam menentukan lanskap mmaupun tempat khusus dalam melaksanakan penangkapan ikan secara tradisional maupun modern. 	<p>Metode yang diaplikasikan : Deskriptif kualitatif.</p> <p>Variabel yang digunakan adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fish-trap, - Maritime cultural, -Landscape, - Tides and Tidal <p>Sub-sub Variabel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Topografi pantai - Pasang surut - Arus long-shore - Maritime cultural - Demografi dan Kependudukan 	<p>Hasil yang didapat adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perkembangan perangkat ikan mulai jaman meolithic sampai dengan sekarang masih hampir sama, meskipun ada sedikit perbaikan dan perkembangan. - Dalam konteks budaya maritim, tempat khusus penangkapan ikan dipantai terkait erat dengan pemukiman manusia, pola perdagangan, dan agama - Penentuan ruang <i>landscape</i> pada budaya maritime, peran teknologi sangat penting dalam menentukan tempat, bahan yang dipakai. 	<p>Hal yang bisa dikembangkan :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Peneliti belum membahas kebijakan atau peraturan yang menangani perlindungan sumber daya maritim termasuk budayanya pada daerah lepas pantai atau diluar ZEE. - Perlu dikolaborasi dengan metode dan variabel yang lebih kompleks serta dapat diaplikasikan dalam konteks budaya kematiman. (Bisa dikembangkan lagi)

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
8.	<p>Operationalizing Sustainability In Urban Coastal Systems: A System Dynamics Analysis</p> <p><i>Journal International Science Direct</i></p> <p>Oktober 2013 www.sciencedirect.com www.elsevier.com</p> <p>Peneliti : Maurommati Bithas Panayiotidis (USA-Greece)</p>	<p>Permasalahan dalam penelitian ini adalah:</p> <p>Pendekatan dengan model analisa sistem dinamik dalam operasional keberlanjutan budaya maritim dan "urban coastal"</p>	<p>Metode yang diaplikasikan :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pemodelan <i>SystemDynamic</i> pada sistem pembangunan ekologi berkelanjutan. <p>Variabel yang digunakan :</p> <ul style="list-style-type: none"> -<i>sustainable science</i> -<i>sustainable cities</i> -<i>expert opinion</i> -Pembentukan <i>causal loop diagram</i> sistem dan sub-sub sistem - Kebijakan Pemerintah - <i>Maritime Culture</i> - Letak Geografis daerah maritim 	<p>Hasil Penelitian ini berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Pengembangan model dengan simulasi beberapa kebijakan untuk menentukan kebijakan terbaik dalam mendukung pembangunan ekologi berkelanjutan. -Validasi model dengan metode : <i>mean abundance SDM</i> 	<ul style="list-style-type: none"> -Pembobotan <i>weighted</i> pada sub-sub sistem yang berpengaruh pada keberlanjutan sistem belum didefinisikan. (bisa dikembangkan, pembobotan sistem) - <i>expert opinion</i> dengan tingkat subyektifitas yg tinggi. -Simulasi perlu di verifikasi dg model lain sehingga ketepatan model dg kondisi nyata semakin dekat. (Bisa dikembangkan lagi)

No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan
9	<p>Simulation Modeling For Wetland Utilization And Protection Based On System Dynamic Model In A Coastal City, China</p> <p><i>Journal International Science Direct</i> Jan 2012 www.sciencedirect.com www.elsevier.com</p> <p>Peneliti : C. Ma XC. Zhang B. Zhou TY. Mao</p>	<p>Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah : Bagaimana mengaplikasikan model sistem dinamik dalam sistem 'wetland-utilization', yang selanjutnya disimulasikan dalam model Dinamika Sistem (<i>System Dynamic</i>)</p>	<p>Metode yang diaplikasikan : -Pemodelan <i>SystemDynamic</i> pada sistem 'wetland-utilization'. Variabel yang digunakan : -<i>sustainable coastal</i> -<i>sustainable culture</i> -<i>sustainable maritime</i> -Pembentukan <i>causal loop diagram</i> sistem dan sub-sub sistem - Aspek kebijakan pemerintah dan diplomasi maritim</p>	<p>Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah : -Aplikasikan 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 "<i>sustainable wetland management</i>"</p>	<p>Hal yang bisa dikembangkan : -Pembobotan <i>weighted</i> pada sub-sub sistem budaya kemaritiman yang berpengaruh pada keberlanjutan sistem belum didefinisikan. -Validasi model, hingga ketepatannya dalam merepresentasikan <i>real world</i> ke dalam model belum dilaksanakan. (perlu dikembangkan)</p>
No.	Judul Penelitian / Nama Jurnal	Permasalahan	Metodologi & Variabel	Hasil Penelitian	Keterbatasan Penelitian Dan Hal Yg. Bisa Dikembangkan

10.	<p>Dynamic Modelling For Ecological And Economic Sustainability In A Rapid Urbanizing Region</p> <p><i>Journal International Science Direct</i> Sept 2011 www.sciencedirect.com www.elsevier.com</p> <p>Peneliti : SF. Zhan XC. Zhang WP. Chen (China)</p>	<p>Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah : Bagaimana mengintegrasikan faktor-faktor <i>environment, society dan economic</i> utk membuat model <i>systemdynamic</i> pada keberlanjutan sistem ekologi dan ekonomi</p>	<p>Metode yang diaplikasikan : -Pemodelan <i>SystemDynamic</i> pada <i>Ecological And Economic In A Rapid Urbanizing</i> Variabel yang digunakan : -<i>sustainable Ecology</i> -<i>sustainable Economy</i> -Pembentukan <i>causal loop diagram</i> sistem dan sub-sub sistem Budaya Maritim. - Hukum dan Diplomasi maritim</p>	<p>Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini adalah : - Menemukan keseimbangan antara pembangunan ekonomi dan ekologi dalam sistem dengan model <i>causal loop diagram</i> yang stabil. - Menganalisa dan mengoptimasi beberapa kebijakan <i>policy</i> dalam mengintegrasikan hubungan antara faktor-faktor <i>ecology, society</i> dan <i>economic</i> dalam perkembangan dinamika sistem.</p>	<p>-Belum ada validasi/verifikasi model yang diharapkan dapat mencerminkan kondisi <i>real</i> atau nyata sehingga perlu dikembangkan adanya perbandingan model utk validasi dan verifikasi pada konteks budaya maritim. - Perlu dikembangkan adanya <i>optimization</i> dalam <i>urbanizing</i> budaya maritim untuk keberlanjutan sistem, karena setiap budaya memiliki karakteristik yang berbeda-beda. (perlu dikembangkan)</p>
-----	--	--	--	--	---

LAMPIRAN II DOKUMENTASI KEGIATAN DISERTASI

Kegiatan Visitasi dan Observasi ke Obyek Penelitian, Tanggal 22 Oktober 2018



Rombongan di terima Bupati Lamongan



Penyampaian Komandan STTAL kepada Bupati Lamongan



Diskusi bersama pejabat pemda Lamongan



Foto bersama pajabat Pemda Lamongan



Diskusi bersama STTAL dan PPN Brondong



Rombongan STTAL di terima oleh Kepala PPN Brondong



Kegiatan Visitasi dan Observasi ke Obyek Penelitian Tanggal 28 Oktober 2018



Rombongan STTAL diterima
RN Blimbing Lamongan



Diskusi bersama Masyarakat
RN Blimbing Lamongan



Menerima kunjungan Dosen
Univ Brawijaya Malang



Diskusi bersama Masyarakat
RN Blimbing Lamongan



Diskusi bersama Masyarakat
RN Blimbing Lamongan



Foto bersama Masyarakat RN
Blimbing Lamongan

A. KUESIONER PENELITIAN

VARIABEL X1: BUDAYA MARITIM

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
X11	Karakter Masyarakat					
1	Masyarakat terbuka terhadap informasi baru yang berupa budaya asing, pengetahuan dan teknologi	1	2	3	4	5
2	Masyarakat tahan melakukan kegiatan dilaut dalam waktu yang cukup lama	1	2	3	4	5
3	Masyarakat kemaritiman rentan terhadap pengaruh eksternal	1	2	3	4	5
X12	Kegiatan Perekonomian					
1	Mata pencaharian masyarakat lebih banyak bergiat di laut daripada darat	1	2	3	4	5
2	Sumber pendapatan masyarakat berasal dari kegiatan yang berkaitan dengan laut	1	2	3	4	5
3	Industri yang berkembang di masyarakat berbasis kelautan	1	2	3	4	5
4	Selama ini pada umumnya industri pendukung yang ada di daerah sendiri sangat mendukung usaha bidang kemaritiman	1	2	3	4	5
X13	Aktifitas Budaya dan Tradisi Kebaharian					
1	Budaya yang berkembang di masyarakat bercirikan kelautan	1	2	3	4	5
2	Masyarakat melestarikan tradisi/ritual kebaharian yang sudah turun temurun	1	2	3	4	5
3	Masyarakat menggunakan peralatan yang mengedepankan kearifan lokal, misalnya menggunakan alat tangkap yang ramah lingkungan	1	2	3	4	5

VARIABEL Y1: KEBIJAKAN PEMERINTAH BIDANG MARITIM

Y11: KEBIJAKAN BIDANG PERTAHANAN DAN KEAMANAN

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y111	Kebijakan Bidang Diplomasi Maritim					
1	Masyarakat nelayan mendapatkan sosialisasi dari pemerintah tentang hak dan kewajiban terkait penangkapan ikan di laut teritorial	1	2	3	4	5
2	Masyarakat nelayan mendapat sosialisasi dari pemerintah tentang tata cara penangkapan	1	2	3	4	5

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
	ikan di laut internasional					
3	Pemerintah melakukan perlindungan dan bantuan hukum terhadap masyarakat maritim yang terlibat masalah dengan negara lain	1	2	3	4	5
Y112	Kebijakan Bidang Pertahanan					
1	Masyarakat mendapat akses yang baik ke fasilitas-fasilitas pertahanan yang ada di seluruh nusantara	1	2	3	4	5
2	Pemerintah menjamin perlindungan terhadap nelayan yang melakukan kegiatan di laut teritorial dan internasional	1	2	3	4	5
3	Kebijakan melakukan pengawasan terhadap pelanggaran wilayah telah dilakukan oleh pemerintah	1	2	3	4	5
4	Kebijakan pertahanan maritim telah mengcover wilayah-wilayah rawan di seluruh Indonesia	1	2	3	4	5
Y113	Keamanan Maritim					
1	Pemerintah mempunyai program patroli wilayah laut secara rutin dan menyeluruh	1	2	3	4	5
2	Pemerintah telah melibatkan unsur masyarakat dalam rangka terciptanya keamanan wilayah maritim	1	2	3	4	5
3	Kebijakan tentang alat bantu navigasi dan kegiatan laut lain telah dibuat dan dilaksanakan	1	2	3	4	5
4	Pemerintah telah memberikan rasa aman terhadap masyarakat yang melakukan aktivitas di laut	1	2	3	4	5

Y12: KEBIJAKAN BIDANG PEREKONOMIAN

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y121	Kebijakan Bidang Sumber Daya dan Lingkungan					
1	Peraturan tentang sumber daya laut dan lingkungan hidup yang dibuat pemerintah tepat sasaran	1	2	3	4	5
2	Peraturan yang dibuat pemerintah tentang sumber daya laut dan lingkungan hidup dapat dilaksanakan dengan baik	1	2	3	4	5
3	Peraturan dan ketentuan tentang sumber daya laut dan lingkungan hidup ditindaklanjuti secara terus menerus oleh penegakkan aturan	1	2	3	4	5

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y122	Kebijakan Bidang Pembiayaan					
1	Pemerintah selama ini telah memfasilitasi akses terhadap pembiayaan untuk melakukan kegiatan di laut	1	2	3	4	5
2	Pemerintah daerah/pusat selama ini memberi bantuan modal kepada masyarakat untuk melakukan kegiatan di laut	1	2	3	4	5
3	Investasi untuk usaha dibidang kemaritiman selama ini mendapat kemudahan dari pemerintah	1	2	3	4	5
4	Pemerintah mendukung kebijakan fiscal terhadap industri kemaritiman, teknologi dan SDM kemaritiman.	1	2	3	4	5
Y123	Kebijakan Bidang Konektivitas dan Infrastruktur					
1	Kebijakan pembangunan pelabuhan yang mendukung aktivitas kemaritiman menjadi program prioritas	1	2	3	4	5
2	Kebijakan yang mengatur tentang industri pelayaran mendorong peningkatan kegiatan yang berbasis kemaritiman di daerah.	1	2	3	4	5
3	Kebijakan pembangunan simpul-simpul yang menghubungkan wilayah nusantara dari aspek laut telah dibuat dan dilaksanakan	1	2	3	4	5
4	Kebijakan konektivitas dan pembangunan infrastruktur yang telah dilakukan merupakan komitmen dan menggambarkan upaya untuk tercapainya Indonesia sebagai poros maritim dunia	1	2	3	4	5

Y13: KEBIJAKAN BIDANG TEKNOLOGI

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y131	Kebijakan Bidang Teknologi Perkapalan					
1	Peraturan tentang penggunaan kapal nasional telah dilakukan	1	2	3	4	5
2	Pemerintah memberi intensif import peralatan kapal	1	2	3	4	5



No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
3	Pemerintah mendorong kemandirian teknologi perkapalan di Indonesia	1	2	3	4	5
4	Pemerintah membuat kebijakan yang memprioritaskan dan memberi kemudahan terhadap investasi bidang perbaikan/galangan kapal di daerah	1	2	3	4	5
Y132	Kebijakan Bidang Teknologi Penangkapan Ikan					
1	Pengadaan peralatan penangkapan ikan modern dikenalkan oleh pemerintah	1	2	3	4	5
2	Sosialisasi teknologi penangkapan ikan modern telah dilakukan oleh pemerintah	1	2	3	4	5
3	Masyarakat nelayan telah menggunakan peralatan modern dalam kegiatan penangkapan ikan di laut	1	2	3	4	5
Y133	Kebijakan Bidang Teknologi Pengolahan Hasil Laut					
1	Pemerintah telah membuat kebijakan yang memberi kemudahan dan keringanan terhadap import dan pembangunan fasilitas pengolahan hasil laut	1	2	3	4	5
2	Pemerintah telah mempunyai prioritas terhadap penelitian dan pengembangan pengolahan hasil laut	1	2	3	4	5
3	Pemerintah telah mengalokasikan anggaran yang cukup dan sumberdaya manusianya untuk program pemberdayaan hasil laut yang berbasis teknologi modern	1	2	3	4	5

Y14: KEBIJAKAN BIDANG SOSIAL BUDAYA

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y141	Kebijakan Bidang Pendidikan					
1	Pendidikan yang berorientasi kemaritiman mendapat dukungan dan perhatian khusus pemerintah	1	2	3	4	5
2	Beasiswa terhadap mahasiswa dan dosen yang belajar dalam bidang kemaritiman mendapat prioritas	1	2	3	4	5

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
3	Penelitian dan pengembangan bidang kemaritiman telah menjadi prioritas pada program penelitian dosen yang bersifat strategi nasional.	1	2	3	4	5
Y142	Kebijakan Bidang tradisi Bahari					
1	Kebijakan pemerintah dalam melestarikan dan melindungi budaya dan tradisi kebaharian telah dibuat	1	2	3	4	5
2	Program pelestarian budaya dan tradisi kebaharian telah mendapatkan agenda tahunan yang dituangkan dalam RAPBN/RAPBD	1	2	3	4	5
3	Pemerintah mendorong budaya dan tradisi kebaharian sebagai kearifan lokal yang menjadi perhatian khusus.	1	2	3	4	5
Y143	Kebijakan Bidang Pariwisata Bahari					
1	Pemerintah membuat kebijakan yang mempermudah investasi bidang pariwisata bahari	1	2	3	4	5
2	Pemerintah telah menjadikan potensi bahari sebagai ikon Indonesia dalam ajang promosi pariwisata internasional	1	2	3	4	5
3	Kebijakan tentang penyiapan sarana dan prasarana yang dapat mendukung akses ke potensi wisata bahari telah menjadi program prioritas pemerintah	1	2	3	4	5

VARIABEL Y2: KETAHANAN NASIONAL BIDANG MARITIM

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y21	Ketahanan MaritimAspek Ideologi					
1	Pemahaman tentang idiologi pancasila dari masyarakat maritim terbina dengan baik	1	2	3	4	5
2	Pemahaman tentang wawasan nusantara dan wawasan kebangsaan dari masyarakat maritim terbina dengan baik	1	2	3	4	5
3	Masyarakat maritim bersifat terbuka tetapi tidak mudah terpengaruh masuknya budaya asing yang tidak sesuai dengan budaya Indonesia dan kearifan lokal	1	2	3	4	5
Y22	Ketahanan MaritimAspek Politik					
1	Masyarakat maritim memahami hak dan kewajiban sebagai warga negara harus berbuat apa	1	2	3	4	5
2	Partisipasi masyarakat maritim dalam	1	2	3	4	5

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
	kehidupan bernegara misalnya pemilihan kepala negara atau kepala daerah cukup besar					
3	Masyarakat maritim mempunyai posisi tawar yang besar dalam penentuan kebijakan pemerintah	1	2	3	4	5
Y23	Ketahanan MaritimAspek Ekonomi					
1	Masyarakat Indonesia dapat menggantungkan hidupnya dari bergiat pada sektor kemaritiman	1	2	3	4	5
2	Aktivitas perekonomian yang berbasis sumberdaya kemaritiman telah mempunyai kontribusi yang besar terhadap kesejahteraan masyarakat	1	2	3	4	5
3	Kegiatan perekonomian masyarakat yang berbasis sumberdaya kemaritiman berkembang dengan baik	1	2	3	4	5
4	Kontribusi sektor kemaritiman terhadap PDB besar dan signifikan	1	2	3	4	5
Y24	Ketahanan MaritimAspek Sosial Budaya					
1	Pemerintah mempunyai program pengendalian penduduk	1	2	3	4	5
2	Penyerapan tenaga kerja dibidang kemaritiman cukup besar	1	2	3	4	5
3	Kesejahteraan masyarakat maritim di daerah cukup memadai untuk memenuhi kebutuhan dasar	1	2	3	4	5
4	Masyarakat maritim bangga terhadap budaya kemaritiman sebagai suatu kearifan lokal yang harus dipertahankan	1	2	3	4	5
Y25	Ketahanan MaritimAspek Pertahanan dan Keamanan					
1	Indonesia telah dapat menjaga wilayah maritim dari pelanggaran wilayah dan pencurian sumberdaya alam dengan baik	1	2	3	4	5
2	Masyarakat maritim yang bergiat di laut secara aktif memberikan laporan jika mengetahui terjadi pelanggaran wilayah	1	2	3	4	5
3	Penggalangan dan pemberdayaan masyarakat maritim dalam ikut serta pengamanan perbatasan telah dilakukan	1	2	3	4	5

B. KUESIONER PENELITIAN (Kepada Stakeholder)

PENGARUH BUDAYA MARITIM DAN KEBIJAKAN PEMERINTAH TERHADAP SISTEM KETAHANAN NASIONAL BIDANG MARITIM

Keterangan Mengisi Kuesioner :

- d. Untuk pertanyaan yang bebas mengisi(.....), berikan jawaban dengan menulishnya sesuai kondisi yang ada.
- e. Untuk pertanyaan dengan jawaban pilihan, berikan tanda lingkaran (O) atau silang (X) pada jawaban yang disediakan (a , b , c , dan seterusnya) yang dianggap tepatsesuai kondisi sebenarnya.
- f. Ada lima alternatif jawaban, yaitu:

STS = bila anda **sangat tidak setuju** dengan pernyataan yang ada.

TS = bila anda **tidak setuju** dengan pernyataan yang ada.

KS = bila anda **kurang setuju** dengan pernyataan yang ada

S = bila anda **setuju** dengan pernyataan yang ada.

SS = bila anda **sangat setuju** dengan pernyataan yang ada.

Setiap orang mempunyai jawaban yang berbeda-beda berdasarkan keadaan masing-masing, oleh karena itu pilihlah jawaban yang paling sesuai dengan diri Anda, karena tidak ada jawaban yang dianggap salah

A. PROFIL DEMOGRAFI RESPONDEN

1. No Urut Responden : /K1(* diisi oleh pencacah)
2. Nama :
3. Usia : tahun
4. Pekerjaan :
5. Lama Pekerjaan :
6. Alamat Rumah :
7. Pendidikan Terakhir : a. SD b. SLTP c. SLTA d. Diploma/Sarjana
8. Status Pernikahan : a. Belum Menikah b. Menikah c. Duda d. Janda
9. Jumlah Anggota Keluarga : jiwa

B. KUESIONER PENELITIAN

VARIABEL X1: BUDAYA MARITIM

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
X11	Karakter Masyarakat					

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
1	Masyarakat terbuka terhadap informasi baru yang berupa budaya asing, pengetahuan dan teknologi	1	2	3	4	5
2	Masyarakat tahan melakukan kegiatan dilaut dalam waktu yang cukup lama	1	2	3	4	5
3	Masyarakat kemaritiman rentan terhadap pengaruh eksternal	1	2	3	4	5
X12	Kegiatan Perekonomian					
1	Mata pencaharian masyarakat lebih banyak bergiat di laut	1	2	3	4	5
2	Sumber pendapatan masyarakat berasal dari kegiatan yang berkaitan dengan laut	1	2	3	4	5
3	Industri yang berkembang di masyarakat berbasis kelautan	1	2	3	4	5
4	Selama ini pada umumnya industri pendukung yang ada di daerah sendiri sangat mendukung usaha bidang kemaritiman	1	2	3	4	5
X13	Aktifitas Budaya dan Tradisi Kebaharian					
1	Budaya yang berkembang di masyarakat bercirikan kelautan	1	2	3	4	5
2	Masyarakat melestarikan tradisi/ritual kebaharian yang sudah turun temurun	1	2	3	4	5
3	Masyarakat menggunakan peralatan yang mengedepankan kearifan lokal, misalnya menggunakan alat tangkap yang ramah lingkungan	1	2	3	4	5

VARIABEL Y1: KEBIJAKAN PEMERINTAH BIDANG MARITIM

Y11: KEBIJAKAN BIDANG PERTAHANAN DAN KEAMANAN

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y111	Kebijakan Bidang Diplomasi Maritim					
1	Masyarakat nelayan mendapatkan sosialisasi dari pemerintah tentang hak dan kewajiban terkait penangkapan ikan di laut teritorial	1	2	3	4	5
2	Masyarakat nelayan mendapat sosialisasi dari pemerintah tentang tata cara penangkapan ikan di laut internasional	1	2	3	4	5
3	Pemerintah melakukan perlindungan dan bantuan hukum terhadap masyarakat maritim yang terlibat masalah dengan negara lain	1	2	3	4	5

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y112	Kebijakan Bidang Pertahanan					
1	Masyarakat mendapat akses yang baik ke fasilitas-fasilitas pertahanan yang ada di seluruh nusantara	1	2	3	4	5
2	Pemerintah menjamin perlindungan terhadap nelayan yang melakukan kegiatan di laut teritorial dan internasional	1	2	3	4	5
3	Kebijakan melakukan pengawasan terhadap pelanggaran wilayah telah dilakukan oleh pemerintah	1	2	3	4	5
4	Kebijakan pertahanan maritim telah mengcover wilayah-wilayah rawan di seluruh Indonesia	1	2	3	4	5
Y113	Keamanan Maritim					
1	Pemerintah mempunyai program patroli wilayah laut secara rutin dan menyeluruh	1	2	3	4	5
2	Pemerintah telah melibatkan unsur masyarakat dalam rangka terciptanya keamanan wilayah maritim	1	2	3	4	5
3	Kebijakan tentang alat bantu navigasi dan kegiatan laut lain telah dibuat dan dilaksanakan	1	2	3	4	5
4	Pemerintah telah memberikan rasa aman terhadap masyarakat yang melakukan aktivitas di laut	1	2	3	4	5

Y12: KEBIJAKAN BIDANG PEREKONOMIAN

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y121	Kebijakan Bidang Sumber Daya dan Lingkungan					
1	Peraturan tentang sumber daya laut dan lingkungan hidup yang dibuat pemerintah tepat sasaran	1	2	3	4	5
2	Peraturan yang dibuat pemerintah tentang sumber daya laut dan lingkungan hidup dapat dilaksanakan dengan baik	1	2	3	4	5
3	Peraturan dan ketentuan tentang sumber daya laut dan lingkungan hidup ditindaklanjuti secara terus menerus oleh penegakan aturan	1	2	3	4	5
Y122	Kebijakan Bidang Pembiayaan					
1	Pemerintah selama ini telah memfasilitasi akses terhadap pembiayaan untuk melakukan kegiatan di laut	1	2	3	4	5



No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
2	Pemerintah daerah/pusat selama ini memberi bantuan modal kepada masyarakat untuk melakukan kegiatan di laut	1	2	3	4	5
3	Investasi untuk usaha dibidang kemaritiman selama ini mendapat kemudahan dari pemerintah	1	2	3	4	5
4	Pemerintah mendukung kebijakan fiscal terhadap industri kemaritiman, teknologi dan SDM kemaritiman.	1	2	3	4	5
Y123	Kebijakan Bidang Konektivitas dan Infrastruktur					
1	Kebijakan pembangunan pelabuhan yang mendukung aktivitas kemaritiman menjadi program prioritas	1	2	3	4	5
2	Kebijakan yang mengatur tentang industri pelayaran mendorong peningkatan kegiatan yang berbasis kemaritiman di daerah.	1	2	3	4	5
3	Kebijakan pembangunan simpul-simpul yang menghubungkan wilayah nusantara dari aspek laut telah dibuat dan dilaksanakan	1	2	3	4	5
4	Kebijakan konektivitas dan pembangunan infrastruktur yang telah dilakukan merupakan komitmen dan menggambarkan upaya untuk tercapainya indonesia sebagai poros maritim dunia	1	2	3	4	5

Y13: KEBIJAKAN BIDANG TEKNOLOGI

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y131	Kebijakan Bidang Teknologi Perkapalan					
1	Peraturan tentang penggunaan kapal nasional telah dilakukan	1	2	3	4	5
2	Pemerintah memberi intensif import peralatan kapal	1	2	3	4	5
3	Pemerintah mendorong kemandirian teknologi perkapalan di indonesia	1	2	3	4	5
4	Pemerintah membuat kebijakan yang memprioritaskan dan memberikemudahan terhadap investasi bidang perbaikan/galangan kapal di daerah	1	2	3	4	5
Y132	Kebijakan Bidang Teknologi Penangkapan Ikan					

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
1	Pengadaan peralatan penangkapan ikan modern dikenakan oleh pemerintah	1	2	3	4	5
2	Sosialisasi teknologi penangkapan ikan modern telah dilakukan oleh pemerintah	1	2	3	4	5
3	Masyarakat nelayan telah menggunakan peralatan modern dalam kegiatan penangkapan ikan di laut	1	2	3	4	5
Y133	Kebijakan Bidang Teknologi Pengolahan Hasil Laut					
1	Pemerintah telah membuat kebijakan yang memberi kemudahan dan keringanan terhadap import dan pembangunan fasilitas pengolahan hasil laut	1	2	3	4	5
2	Pemerintah telah mempunyai prioritas terhadap penelitian dan pengembangan pengolahan hasil laut	1	2	3	4	5
3	Pemerintah telah mengalokasikan anggaran yang cukup dan sumberdaya manusianya untuk program pemberdayaan hasil laut yang berbasis teknologi modern	1	2	3	4	5

Y14: KEBIJAKAN BIDANG SOSIAL BUDAYA

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y141	Kebijakan Bidang Pendidikan					
1	Pendidikan yang berorientasi kemaritiman mendapat dukungan dan perhatian khusus pemerintah	1	2	3	4	5
2	Beasiswa terhadap mahasiswa dan dosen yang belajar dalam bidang kemaritiman mendapat prioritas	1	2	3	4	5

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
3	Penelitian dan pengembangan bidang kemaritiman telah menjadi prioritas pada program penelitian dosen yang bersifat strategi nasional.	1	2	3	4	5
Y142	Kebijakan Bidang tradisi Bahari					
1	Kebijakan pemerintah dalam melestarikan dan melindungi budaya dan tradisi kebaharian telah dibuat	1	2	3	4	5
2	Program pelestarian budaya dan tradisi kebaharian telah mendapatkan agenda tahunan yang dituangkan dalam RAPBN/RAPBD	1	2	3	4	5
3	Pemerintah mendorong budaya dan tradisi kebaharian sebagai kearifan lokal yang menjadi perhatian khusus.	1	2	3	4	5
Y143	Kebijakan Bidang Pariwisata Bahari					
1	Pemerintah membuat kebijakan yang mempermudah investasi bidang pariwisata bahari	1	2	3	4	5
2	Pemerintah telah menjadikan potensi bahari sebagai ikon indonesia dalam ajang promosi pariwisata internasional	1	2	3	4	5
3	Kebijakan tentang penyiapan sarana dan prasarana yang dapat mendukung akses ke potensi wisata bahari telah menjadi program prioritas pemerintah	1	2	3	4	5

VARIABEL Y2: KETAHANAN NASIONAL BIDANG MARITIM

No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
Y21	Ketahanan MaritimAspek Ideologi					
1	Pemahaman tentang idiologi pancasila dari masyarakat maritim terbina dengan baik	1	2	3	4	5
2	Pemahaman tentang wawasan nusantara dan wawasan kebangsaan dari masyarakat maritim terbina dengan baik	1	2	3	4	5
3	Masyarakat maritim bersifat terbuka tetapi tidak mudah terpengaruh masuknya budaya asing yang tidak sesuai dengan budaya indonesia dan kearifan lokal	1	2	3	4	5
Y22	Ketahanan MaritimAspek Politik					
1	Masyarakat maritim memahami hak dan kewajiban sebagai warga negara harus berbuat apa	1	2	3	4	5
2	Partisipasi masyarakat maritim dalam	1	2	3	4	5

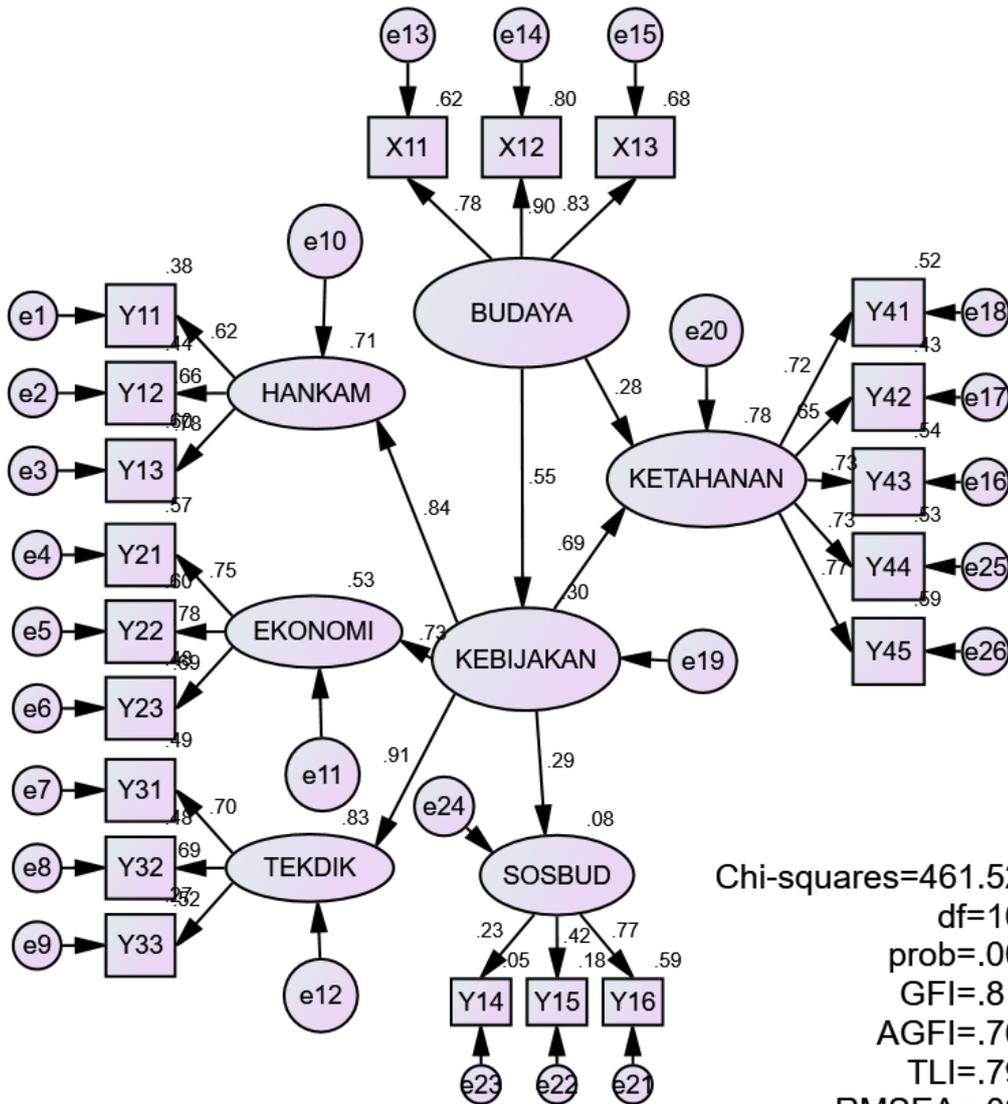
No	Pernyataan	STS	TS	KS	S	SS
	kehidupan bernegara misalnya pemilihan kepala negara atau kepala daerah cukup besar					
3	Masyarakat maritim mempunyai bargaining position yang besar dalam penentuan pemerintah	1	2	3	4	5
Y23	Ketahanan MaritimAspek Ekonomi					
1	Masyarakat Indonesia dapat menggantungkan hidupnya dari bergiat pada sektor kemaritiman	1	2	3	4	5
2	Aktivitas perekonomian yang berbasis sumberdaya kemaritiman telah mempunyai kontribusi yang besar terhadap kesejahteraan masyarakat	1	2	3	4	5
3	Kegiatan perekonomian masyarakat yang berbasis sumberdaya kemaritiman berkembang dengan baik	1	2	3	4	5
4	Kontribusi sektor kemaritiman terhadap PDB besar dan signifikan	1	2	3	4	5
Y24	Ketahanan MaritimAspek Sosial Budaya					
1	Pemerintah mempunyai program pengendalian penduduk	1	2	3	4	5
2	Penyerapan tenaga kerja dibidang kemaritiman cukup besar	1	2	3	4	5
3	Kesejahteraan masyarakat maritim di daerah cukup memadai untuk memenuhi kebutuhan dasar	1	2	3	4	5
4	Masyarakat maritim bangga terhadap budaya kemaritiman sebagai suatu kearifan lokal yang harus dipertahankan	1	2	3	4	5
Y25	Ketahanan MaritimAspek Pertahanan dan Keamanan					
1	Indonesia telah dapat menjaga wilayah maritim dari pelanggaran wilayah dan pencurian sumberdaya alam dengan baik	1	2	3	4	5
2	Masyarakat maritim yang bergiat di laut secara aktif memberikan laporan jika mengetahui terjadi pelanggaran wilayah	1	2	3	4	5
3	Penggalangan dan pemberdayaan masyarakat maritim dalam ikut serta pengamanan perbatasan telah dilakukan	1	2	3	4	5



LAMPIRAN IV

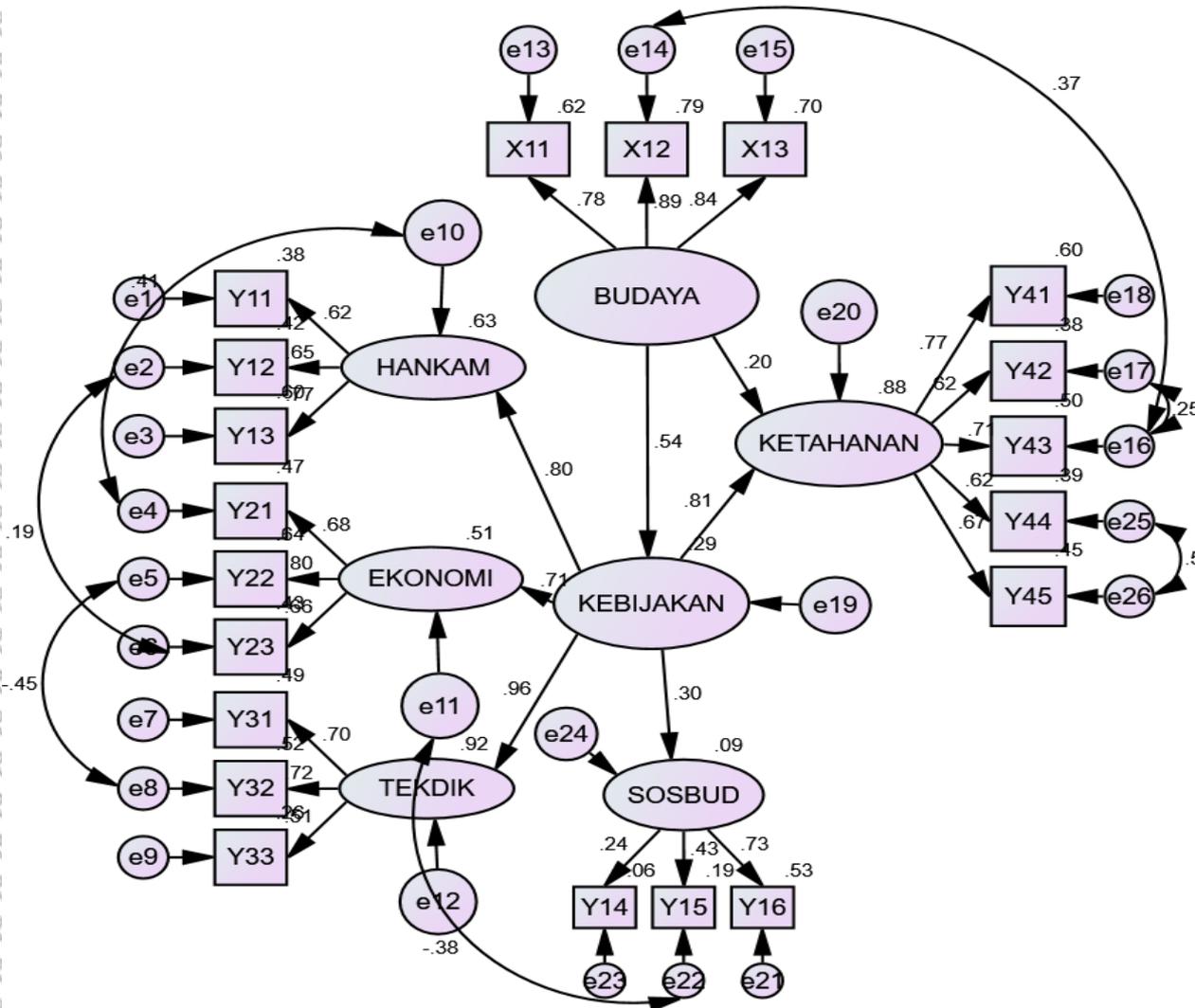
OUTPUT PENGOLAHAN DATA PENELITIAN

MODEL PENGARUH BUDAYA TERHADAP KETAHANAN MARITIM



Chi-squares=461.524
 df=163
 prob=.000
 GFI=.817
 AGFI=.764
 TLI=.795
 RMSEA=.096

MODEL PENGARUH BUDAYA TERHADAP KETAHANAN MARITIM



Chi-squares=148.002
 df=134
 CMIN/DF=1.104
 prob=.193
 GFI=.933
 AGFI=.895
 CFI=.992
 TLI=.988
 RMSEA=.023



Analysis Summary

Date and Time

Date: Thursday, March 28, 2019

Time: 9:08:37 AM

Title

Lengkap full oke 1: Thursday, March 28, 2019 9:08 AM

Groups

Group number 1 (Group number 1)

Notes for Group (Group number 1)

The model is recursive.

Sample size = 198

Variable Summary (Group number 1)

Your model contains the following variables (Group number 1)

Observed, endogenous variables

Variable counts (Group number 1)

Number of variables in your model: 53

Number of observed variables: 20

Number of unobserved variables: 33

Number of exogenous variables: 27

Number of endogenous variables: 26

Parameter Summary (Group number 1)

	Weights	Covariances	Variances	Means	Intercepts	Total
Fixed	33	0	0	0	0	33
Labeled	0	0	0	0	0	0
Unlabeled	20	7	27	0	0	54
Total	53	7	27	0	0	87

Models

Default model (Default model)

Notes for Model (Default model)

Computation of degrees of freedom (Default model)

Number of distinct sample moments: 210

Number of distinct parameters to be estimated: 54

Degrees of freedom (210 - 54): 156

Result (Default model)

Minimum was achieved

Chi-square = 343.190

Degrees of freedom = 156

Probability level = .000

Group number 1 (Group number 1 - Default model)

Estimates (Group number 1 - Default model)

Scalar Estimates (Group number 1 - Default model)

Maximum Likelihood Estimates

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
KEBIJAKAN <--- BUDAYA	.384	.074	5.158	***	par_12
HANKAM <--- KEBIJAKAN	1.000				
EKONOMI <--- KEBIJAKAN	.902	.150	6.014	***	par_7
TEKDIK <--- KEBIJAKAN	1.177	.186	6.328	***	par_8
KETAHANAN <--- BUDAYA	.207	.084	2.464	.014	par_16
KETAHANAN <--- KEBIJAKAN	1.175	.204	5.767	***	par_17
SOSBUD <--- KEBIJAKAN	.393	.142	2.773	.006	par_25
Y11 <--- HANKAM	1.000				
Y12 <--- HANKAM	1.053	.150	7.009	***	par_1
Y13 <--- HANKAM	1.252	.158	7.913	***	par_2
Y21 <--- EKONOMI	1.000				
Y22 <--- EKONOMI	1.394	.166	8.402	***	par_3
Y23 <--- EKONOMI	.959	.119	8.064	***	par_4
Y31 <--- TEKDIK	1.000				
Y32 <--- TEKDIK	1.161	.134	8.666	***	par_5
Y33 <--- TEKDIK	.705	.111	6.332	***	par_6
X12 <--- BUDAYA	1.149	.090	12.775	***	par_9
Y43 <--- KETAHANAN	1.000				



		Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
Y42	<--- KETAHANAN	.843	.092	9.208	***	par_10
Y41	<--- KETAHANAN	1.029	.109	9.402	***	par_11
Y15	<--- SOSBUD	.486	.188	2.581	.010	par_18
Y44	<--- KETAHANAN	.790	.099	7.978	***	par_19
Y45	<--- KETAHANAN	.935	.109	8.542	***	par_20
X13	<--- BUDAYA	1.083	.088	12.372	***	par_26
X11	<--- BUDAYA	1.000				
Y14	<--- SOSBUD	.294	.186	1.580	.014	par_27
Y16	<--- SOSBUD	1.000				

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

		Estimate
KEBIJAKAN	<--- BUDAYA	.542
HANKAM	<--- KEBIJAKAN	.797
EKONOMI	<--- KEBIJAKAN	.715
TEKDIK	<--- KEBIJAKAN	.957
KETAHANAN	<--- BUDAYA	.203
KETAHANAN	<--- KEBIJAKAN	.813
SOSBUD	<--- KEBIJAKAN	.302
Y11	<--- HANKAM	.618
Y12	<--- HANKAM	.648
Y13	<--- HANKAM	.775
Y21	<--- EKONOMI	.683
Y22	<--- EKONOMI	.802
Y23	<--- EKONOMI	.659
Y31	<--- TEKDIK	.699
Y32	<--- TEKDIK	.724
Y33	<--- TEKDIK	.505
X12	<--- BUDAYA	.887
Y43	<--- KETAHANAN	.708



	Estimate
Y42 <--- KETAHANAN	.620
Y41 <--- KETAHANAN	.775
Y15 <--- SOSBUD	.431
Y44 <--- KETAHANAN	.622
Y45 <--- KETAHANAN	.670
X13 <--- BUDAYA	.836
X11 <--- BUDAYA	.784
Y14 <--- SOSBUD	.237
Y16 <--- SOSBUD	.730

Covariances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
e5 <--> e8	-.102	.024	-4.210	***	par_13
e2 <--> e6	.053	.023	2.316	.021	par_14
e16 <--> e17	.072	.024	2.949	.003	par_15
e25 <--> e26	.139	.026	5.291	***	par_21
e14 <--> e16	.057	.016	3.676	***	par_22
e4 <--> e10	.053	.017	3.118	.002	par_23
e22 <--> e11	-.056	.016	-3.615	***	par_24

Correlations: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
e5 <--> e8	-.451
e2 <--> e6	.194
e16 <--> e17	.255
e25 <--> e26	.512
e14 <--> e16	.372
e4 <--> e10	.410
e22 <--> e11	-.381

Variances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
--	----------	------	------	---	-------

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
BUDAYA	.253	.040	6.279	***	par_28
e19	.090	.025	3.581	***	par_29
e10	.073	.023	3.227	.001	par_30
e11	.099	.023	4.251	***	par_31
e12	.016	.018	.900	.368	par_32
e20	.031	.017	1.843	.065	par_33
e24	.195	.097	2.008	.045	par_34
e1	.323	.038	8.423	***	par_35
e2	.306	.037	8.178	***	par_36
e3	.209	.034	6.154	***	par_37
e4	.231	.030	7.619	***	par_38
e5	.217	.041	5.314	***	par_39
e6	.242	.030	8.162	***	par_40
e7	.201	.026	7.839	***	par_41
e8	.235	.032	7.268	***	par_42
e9	.278	.030	9.276	***	par_43
e13	.158	.020	7.774	***	par_44
e14	.090	.018	4.994	***	par_45
e15	.128	.019	6.789	***	par_46
e16	.263	.032	8.103	***	par_47
e17	.301	.035	8.685	***	par_48
e18	.187	.026	7.261	***	par_49
e21	.188	.093	2.017	.044	par_50
e22	.223	.029	7.732	***	par_51
e23	.311	.034	9.052	***	par_52
e25	.261	.030	8.711	***	par_53
e26	.284	.034	8.320	***	par_54

Squared Multiple Correlations: (Group number 1 - Default model)

Estimate



	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
SOSBUD	.151	.393	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANAN	.658	1.175	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.452	1.177	.000	.000	.000	.000	.000
EKONOMI	.346	.902	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.384	1.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.615	1.098	.000	.935	.000	.000	.000
Y44	.519	.927	.000	.790	.000	.000	.000
Y14	.044	.116	.294	.000	.000	.000	.000
Y15	.073	.191	.486	.000	.000	.000	.000
Y16	.151	.393	1.000	.000	.000	.000	.000
Y41	.677	1.209	.000	1.029	.000	.000	.000
Y42	.555	.990	.000	.843	.000	.000	.000
Y43	.658	1.175	.000	1.000	.000	.000	.000
X13	1.083	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X12	1.149	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	1.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.319	.830	.000	.000	.705	.000	.000
Y32	.524	1.366	.000	.000	1.161	.000	.000
Y31	.452	1.177	.000	.000	1.000	.000	.000
Y23	.332	.865	.000	.000	.000	.959	.000
Y22	.482	1.257	.000	.000	.000	1.394	.000
Y21	.346	.902	.000	.000	.000	1.000	.000
Y13	.480	1.252	.000	.000	.000	.000	1.252
Y12	.404	1.053	.000	.000	.000	.000	1.053
Y11	.384	1.000	.000	.000	.000	.000	1.000

Standardized Total Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
KEBIJAKAN	.542	.000	.000	.000	.000	.000	.000
SOSBUD	.164	.302	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANAN	.643	.813	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.519	.957	.000	.000	.000	.000	.000
EKONOMI	.387	.715	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.432	.797	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.431	.545	.000	.670	.000	.000	.000
Y44	.400	.506	.000	.622	.000	.000	.000



	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
Y14	.039	.072	.237	.000	.000	.000	.000
Y15	.070	.130	.431	.000	.000	.000	.000
Y16	.119	.220	.730	.000	.000	.000	.000
Y41	.498	.630	.000	.775	.000	.000	.000
Y42	.399	.504	.000	.620	.000	.000	.000
Y43	.456	.576	.000	.708	.000	.000	.000
X13	.836	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X12	.887	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	.784	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.262	.484	.000	.000	.505	.000	.000
Y32	.375	.693	.000	.000	.724	.000	.000
Y31	.362	.669	.000	.000	.699	.000	.000
Y23	.255	.471	.000	.000	.000	.659	.000
Y22	.311	.573	.000	.000	.000	.802	.000
Y21	.264	.488	.000	.000	.000	.683	.000
Y13	.334	.617	.000	.000	.000	.000	.775
Y12	.280	.516	.000	.000	.000	.000	.648
Y11	.267	.493	.000	.000	.000	.000	.618

Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
KEBIJAKAN	.384	.000	.000	.000	.000	.000	.000
SOSBUD	.000	.393	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANAN	.207	1.175	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.000	1.177	.000	.000	.000	.000	.000
EKONOMI	.000	.902	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.000	1.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.000	.000	.000	.935	.000	.000	.000
Y44	.000	.000	.000	.790	.000	.000	.000
Y14	.000	.000	.294	.000	.000	.000	.000
Y15	.000	.000	.486	.000	.000	.000	.000
Y16	.000	.000	1.000	.000	.000	.000	.000
Y41	.000	.000	.000	1.029	.000	.000	.000
Y42	.000	.000	.000	.843	.000	.000	.000
Y43	.000	.000	.000	1.000	.000	.000	.000
X13	1.083	.000	.000	.000	.000	.000	.000



	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
X12	1.149	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	1.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.000	.000	.000	.000	.705	.000	.000
Y32	.000	.000	.000	.000	1.161	.000	.000
Y31	.000	.000	.000	.000	1.000	.000	.000
Y23	.000	.000	.000	.000	.000	.959	.000
Y22	.000	.000	.000	.000	.000	1.394	.000
Y21	.000	.000	.000	.000	.000	1.000	.000
Y13	.000	.000	.000	.000	.000	.000	1.252
Y12	.000	.000	.000	.000	.000	.000	1.053
Y11	.000	.000	.000	.000	.000	.000	1.000

Standardized Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
KEBIJAKAN	.542	.000	.000	.000	.000	.000	.000
SOSBUD	.000	.302	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANAN	.203	.813	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.000	.957	.000	.000	.000	.000	.000
EKONOMI	.000	.715	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.000	.797	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.000	.000	.000	.670	.000	.000	.000
Y44	.000	.000	.000	.622	.000	.000	.000
Y14	.000	.000	.237	.000	.000	.000	.000
Y15	.000	.000	.431	.000	.000	.000	.000
Y16	.000	.000	.730	.000	.000	.000	.000
Y41	.000	.000	.000	.775	.000	.000	.000
Y42	.000	.000	.000	.620	.000	.000	.000
Y43	.000	.000	.000	.708	.000	.000	.000
X13	.836	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X12	.887	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	.784	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.000	.000	.000	.000	.505	.000	.000
Y32	.000	.000	.000	.000	.724	.000	.000
Y31	.000	.000	.000	.000	.699	.000	.000
Y23	.000	.000	.000	.000	.000	.659	.000
Y22	.000	.000	.000	.000	.000	.802	.000

	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
Y21	.000	.000	.000	.000	.000	.683	.000
Y13	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.775
Y12	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.648
Y11	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.618

Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA	KEBIJAKAN	SOSBUD	KETAHANAN	TEKDIK	EKONOMI	HANKAM
KEBIJAKAN	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
SOSBUD	.151	.000	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANAN	.451	.000	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.452	.000	.000	.000	.000	.000	.000
EKONOMI	.346	.000	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.384	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.615	1.098	.000	.000	.000	.000	.000
Y44	.519	.927	.000	.000	.000	.000	.000
Y14	.044	.116	.000	.000	.000	.000	.000
Y15	.073	.191	.000	.000	.000	.000	.000
Y16	.151	.393	.000	.000	.000	.000	.000
Y41	.677	1.209	.000	.000	.000	.000	.000
Y42	.555	.990	.000	.000	.000	.000	.000
Y43	.658	1.175	.000	.000	.000	.000	.000
X13	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X12	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.319	.830	.000	.000	.000	.000	.000
Y32	.524	1.366	.000	.000	.000	.000	.000
Y31	.452	1.177	.000	.000	.000	.000	.000
Y23	.332	.865	.000	.000	.000	.000	.000
Y22	.482	1.257	.000	.000	.000	.000	.000
Y21	.346	.902	.000	.000	.000	.000	.000
Y13	.480	1.252	.000	.000	.000	.000	.000
Y12	.404	1.053	.000	.000	.000	.000	.000
Y11	.384	1.000	.000	.000	.000	.000	.000





Standardized Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA	KEBIJAKA	SOSBU	KETAHANA	TEKDI	EKONOM	HANKA
	A	N	D	N	K	I	M
KEBIJAKAN	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
SOSBUD	.164	.000	.000	.000	.000	.000	.000
KETAHANA N	.441	.000	.000	.000	.000	.000	.000
TEKDIK	.519	.000	.000	.000	.000	.000	.000
EKONOMI	.387	.000	.000	.000	.000	.000	.000
HANKAM	.432	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y45	.431	.545	.000	.000	.000	.000	.000
Y44	.400	.506	.000	.000	.000	.000	.000
Y14	.039	.072	.000	.000	.000	.000	.000
Y15	.070	.130	.000	.000	.000	.000	.000
Y16	.119	.220	.000	.000	.000	.000	.000
Y41	.498	.630	.000	.000	.000	.000	.000
Y42	.399	.504	.000	.000	.000	.000	.000
Y43	.456	.576	.000	.000	.000	.000	.000
X13	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X12	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
X11	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
Y33	.262	.484	.000	.000	.000	.000	.000
Y32	.375	.693	.000	.000	.000	.000	.000
Y31	.362	.669	.000	.000	.000	.000	.000
Y23	.255	.471	.000	.000	.000	.000	.000
Y22	.311	.573	.000	.000	.000	.000	.000
Y21	.264	.488	.000	.000	.000	.000	.000
Y13	.334	.617	.000	.000	.000	.000	.000
Y12	.280	.516	.000	.000	.000	.000	.000
Y11	.267	.493	.000	.000	.000	.000	.000

Modification Indices (Group number 1 - Default model)

Covariances: (Group number 1 - Default model)

	M.I.	Par Change
e26 <-> e24	4.711	-.043
e26 <-> e12	4.689	.027
e23 <-> BUDAYA	7.052	.057



	M.I.	Par	Change
e23 <--> e19	5.432		.032
e23 <--> e20	5.992		.036
e18 <--> BUDAYA	5.018		-.041
e18 <--> e19	6.437		.029
e18 <--> e12	8.665		.036
e17 <--> e24	6.746		.059
e17 <--> e11	9.125		-.046
e17 <--> e23	5.532		.051
e16 <--> e12	5.193		.029
e16 <--> e10	6.867		-.036
e15 <--> e24	4.048		.035
e15 <--> e12	6.069		-.027
e14 <--> e24	6.823		-.041
e14 <--> e21	7.915		-.043
e13 <--> e24	5.444		.043
e13 <--> e21	5.977		.044
e13 <--> e18	6.033		-.037
e9 <--> e11	4.514		.032
e9 <--> e14	9.601		.044
e8 <--> e11	8.762		-.044
e7 <--> e24	4.311		-.042
e7 <--> e11	4.639		.029
e7 <--> e10	6.562		-.034
e7 <--> e16	6.066		.042
e6 <--> e26	8.788		.051
e6 <--> e25	5.457		-.038
e6 <--> e9	4.720		.044
e5 <--> e24	4.163		-.048
e5 <--> e15	5.699		-.039
e4 <--> e16	5.525		.041
e4 <--> e15	15.122		.057
e4 <--> e14	8.866		-.039
e4 <--> e8	4.473		-.039
e3 <--> e15	5.887		-.038
e2 <--> e7	5.733		-.049



	M.I.	Par Change
e1 <-> e20	8.493	-.046
e1 <-> e11	8.649	.050

Variances: (Group number 1 - Default model)

	M.I.	Par Change
--	------	------------

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	M.I.	Par Change
Y45 <--- SOSBUD	4.695	-.200
Y45 <--- Y15	6.038	-.157
Y45 <--- Y23	5.962	.125
Y14 <--- BUDAYA	7.052	-.225
Y14 <--- KEBIJAKAN	11.065	-.406
Y14 <--- KETAHANAN	13.526	.309
Y14 <--- TEKDIK	10.145	.318
Y14 <--- HANKAM	9.516	.308
Y14 <--- Y45	11.808	-.193
Y14 <--- Y44	7.771	.172
Y14 <--- Y42	19.395	.253
Y14 <--- Y43	19.525	.245
Y14 <--- X12	7.911	.174
Y14 <--- X11	5.218	-.143
Y14 <--- Y32	6.196	.143
Y14 <--- Y13	8.805	.165
Y14 <--- Y12	7.150	.148
Y15 <--- Y45	4.945	-.105
Y41 <--- BUDAYA	5.018	-.162
Y41 <--- X12	7.028	-.140
Y41 <--- X11	9.326	-.164
Y41 <--- Y32	4.555	.104
Y42 <--- SOSBUD	4.796	.233
Y42 <--- EKONOMI	5.739	-.224
Y42 <--- Y14	7.091	-.178
Y42 <--- Y15	4.480	.156
Y42 <--- Y22	7.607	-.136
Y42 <--- Y21	7.279	-.158
X13 <--- Y33	6.004	-.117



		M.I.	Par Change
X12 <---	SOSBUD	4.899	-.161
X12 <---	Y16	7.229	-.111
X12 <---	Y33	8.316	.124
X11 <---	SOSBUD	6.221	.215
X11 <---	Y16	7.081	-.130
Y33 <---	Y23	5.549	-.139
Y32 <---	Y23	5.579	-.134
Y32 <---	Y21	5.897	-.137
Y31 <---	Y16	4.061	-.110
Y31 <---	Y12	5.433	-.111
Y23 <---	Y43	4.756	-.111
Y23 <---	X11	4.910	-.128
Y21 <---	X13	7.518	.150
Y12 <---	Y45	4.620	.125
Y12 <---	Y44	6.979	-.169
Y11 <---	Y23	4.433	.139

Minimization History (Default model)

Iteration		Negative eigenvalues	Condition #	Smallest eigenvalue	Diameter	F	NTries	Ratio
0	e	15		-.815	9999.000	2004.793	0	9999.000
1	e	10		-.151	1.791	1291.496	20	.662
2	e*	3		-.073	1.726	750.779	4	.786
3	e	1		-.010	1.147	496.218	5	.799
4	e	0	858.525		.720	388.551	5	.944
5	e	0	586.603		.698	361.687	1	.754
6	e	0	400.078		.329	344.251	1	1.083
7	e	0	395.996		.166	343.250	1	1.114
8	e	0	419.160		.067	343.190	1	1.059
9	e	0	413.450		.007	343.190	1	1.008
10	e	0	426.211		.000	343.190	1	1.000

Model Fit Summary

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF
Default model	76	148.002	134	.193	1.104
Saturated model	210	.000	0		
Independence model	20	1888.391	190	.000	9.939

RMR, GFI

Model	RMR	GFI	AGFI	PGFI
Default model	.020	.933	.895	.595
Saturated model	.000	1.000		
Independence model	.149	.324	.253	.293

Baseline Comparisons

Model	NFI	RFI	IFI	TLI	CFI
	Delta1	rho1	Delta2	rho2	
Default model	.922	.889	.992	.988	.992
Saturated model	1.000		1.000		1.000
Independence model	.000	.000	.000	.000	.000

Parsimony-Adjusted Measures

Model	PRATIO	PNFI	PCFI
Default model	.705	.650	.699
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	1.000	.000	.000

NCP

Model	NCP	LO 90	HI 90
Default model	14.002	.000	47.827
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	1698.391	1562.737	1841.456

FMIN

Model	FMIN	FO	LO 90	HI 90

Model	FMIN	FO	LO 90	HI 90
Default model	.751	.071	.000	.243
Saturated model	.000	.000	.000	.000
Independence model	9.586	8.621	7.933	9.347

RMSEA

Model	RMSEA	LO 90	HI 90	PCLOSE
Default model	.023	.000	.043	.993
Independence model	.213	.204	.222	.000

AIC

Model	AIC	BCC	BIC	CAIC
Default model	300.002	318.138	549.910	625.910
Saturated model	420.000	470.114	1110.536	1320.536
Independence model	1928.391	1933.164	1994.157	2014.157

ECVI

Model	ECVI	LO 90	HI 90	MECVI
Default model	1.523	1.452	1.695	1.615
Saturated model	2.132	2.132	2.132	2.386
Independence model	9.789	9.100	10.515	9.813

HOELTER

Model	HOELTER	HOELTER
Default model	.05	.01
Independence model	.216	.233
	.24	.25

Execution time summary

Minimization:	.046
Miscellaneous:	1.530
Bootstrap:	.000
Total:	1.576



HASIL UJI VALIDASI INSTRUMENT PENELITIAN

INSTRUMEN VARIABLE HANKAM

CORRELATIONS

```

/VARIABLES=Y11 Y12 Y13 Y1
/PRINT=TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.
  
```

Correlations

		Y11	Y12	Y13	Y1
Y11	Pearson Correlation	1	.392**	.491**	.779**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000
	N	204	204	204	204
Y12	Pearson Correlation	.392**	1	.518**	.795**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000
	N	204	204	204	204
Y13	Pearson Correlation	.491**	.518**	1	.835**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000
	N	204	204	204	204
Y1	Pearson Correlation	.779**	.795**	.835**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	204	204	204	204

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

INSTRUMEN VARIABLE EKONOMI

Correlations

Correlations

		Y21	Y22	Y23	Y2
Y21	Pearson Correlation	1	.580**	.511**	.820**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000
	N	204	204	204	204
Y22	Pearson Correlation	.580**	1	.586**	.880**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000
	N	204	204	204	204
Y23	Pearson Correlation	.511**	.586**	1	.819**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000
	N	204	204	204	204
Y2	Pearson Correlation	.820**	.880**	.819**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	204	204	204	204

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

INSTRUMEN VARIABLE TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN

Correlations

Correlations

		Y31	Y32	Y33	Y3
Y31	Pearson Correlation	1	.505**	.354**	.795**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000
	N	204	204	204	204
Y32	Pearson Correlation	.505**	1	.331**	.812**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000
	N	204	204	204	204
Y33	Pearson Correlation	.354**	.331**	1	.710**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000
	N	204	204	204	204
Y3	Pearson Correlation	.795**	.812**	.710**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	204	204	204	204

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

INSTRUMEN VARIABLE BUDAYA

Correlations

Correlations

		X11	X12	X13	X1
X11	Pearson Correlation	1	.677**	.632**	.867**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000
	N	204	204	204	204
X12	Pearson Correlation	.677**	1	.729**	.905**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000
	N	204	204	204	204
X13	Pearson Correlation	.632**	.729**	1	.888**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000
	N	204	204	204	204
X1	Pearson Correlation	.867**	.905**	.888**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	204	204	204	204

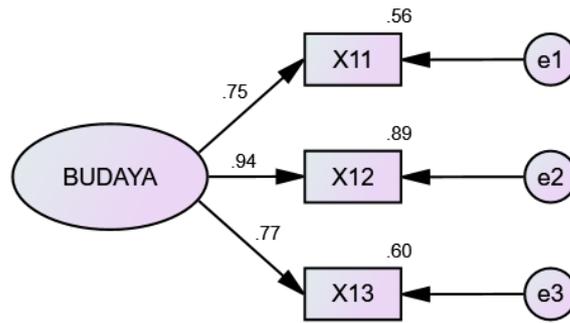
** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

INSTRUMEN VARIABLE PERTAHANAN Correlations

		Correlations			
		Y41	Y42	Y43	Y4
Y41	Pearson Correlation	1	.456**	.492**	.785**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000
	N	204	204	204	204
Y42	Pearson Correlation	.456**	1	.577**	.829**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000
	N	204	204	204	204
Y43	Pearson Correlation	.492**	.577**	1	.846**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000
	N	204	204	204	204
Y4	Pearson Correlation	.785**	.829**	.846**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	204	204	204	204

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

OUTPUT PENGOLAHAN DATA VARIABEL BUDAYA



Analysis Summary

Date and Time

Date: Monday, February 18, 2019
 Time: 3:09:20 PM

Title

Budaya: Monday, February 18, 2019 3:09 PM

Groups

Group number 1 (Group number 1)

Notes for Group (Group number 1)

The model is recursive.
 Sample size = 204

Variable Summary (Group number 1)

Your model contains the following variables (Group number 1)

Observed, endogenous variables

- X11
- X12
- X13

Unobserved, exogenous variables

- BUDAYA
- e1
- e2
- e3

Variable counts (Group number 1)

Number of variables in your model: 7
 Number of observed variables: 3
 Number of unobserved variables: 4
 Number of exogenous variables: 4
 Number of endogenous variables: 3

Parameter Summary (Group number 1)

	Weights	Covariances	Variances	Means	Intercepts	Total
Fixed	4	0	0	0	0	4
Labeled	0	0	0	0	0	0
Unlabeled	2	0	4	0	0	6
Total	6	0	4	0	0	10

Sample Moments (Group number 1)

Sample Covariances (Group number 1)

	X13	X12	X11
X13	.390		
X12	.324	.507	
X11	.240	.332	.437

Condition number = 9.688

Eigenvalues

1.051 174 .108

Determinant of sample covariance matrix = .020

Sample Correlations (Group number 1)

	X13	X12	X11
X13	1.000		
X12	.729	1.000	
X11	.582	.706	1.000

Condition number = 10.021

Eigenvalues

2.347 .419 .234

Default model (Default model)

Notes for Model (Default model)

Computation of degrees of freedom (Default model)

Number of distinct sample moments: 6

Number of distinct parameters to be estimated: 6

Degrees of freedom (6 - 6): 0

Result (Default model)

Minimum was achieved
 Chi-square = .000
 Degrees of freedom = 0
 Probability level cannot be computed

Group number 1 (Group number 1 - Default model)

Estimates (Group number 1 - Default model)

Scalar Estimates (Group number 1 - Default model)

Maximum Likelihood Estimates

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
X11 <--- BUDAYA	1.000				
X12 <--- BUDAYA	1.351	.116	11.612	***	par_1
X13 <--- BUDAYA	.975	.087	11.172	***	par_2

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
X11 <--- BUDAYA	.751
X12 <--- BUDAYA	.941
X13 <--- BUDAYA	.775

Variances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
BUDAYA	.246	.042	5.916	***	par_3
e1	.191	.024	8.002	***	par_4
e2	.058	.027	2.157	.031	par_5
e3	.156	.021	7.523	***	par_6

Squared Multiple Correlations: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
X13	.601
X12	.885
X11	.564

Matrices (Group number 1 - Default model)

Implied (for all variables) Covariances (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA	X13	X12	X11
BUDAYA	.246			
X13	.240	.390		

	BUDAYA	X13	X12	X11
X12	.332	.324	.507	
X11	.246	.240	.332	.437

Implied (for all variables) Correlations (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA	X13	X12	X11
BUDAYA	1.000			
X13	.775	1.000		
X12	.941	.729	1.000	
X11	.751	.582	.706	1.000

Implied Covariances (Group number 1 - Default model)

	X13	X12	X11
X13	.390		
X12	.324	.507	
X11	.240	.332	.437

Implied Correlations (Group number 1 - Default model)

	X13	X12	X11
X13	1.000		
X12	.729	1.000	
X11	.582	.706	1.000

Residual Covariances (Group number 1 - Default model)

	X13	X12	X11
X13	.000		
X12	.000	.000	
X11	.000	.000	.000

Standardized Residual Covariances (Group number 1 - Default model)

	X13	X12	X11
X13	.000		
X12	.000	.000	
X11	.000	.000	.000

Factor Score Weights (Group number 1 - Default model)

	X13	X12	X11
BUDAYA	.134	.496	.112

Total Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA
X13	.975
X12	1.351
X11	1.000

Standardized Total Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA
X13	.775
X12	.941
X11	.751

Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA
X13	.975
X12	1.351
X11	1.000

Standardized Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA
X13	.775
X12	.941
X11	.751

Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA
X13	.000
X12	.000
X11	.000

Standardized Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	BUDAYA
X13	.000
X12	.000
X11	.000

Modification Indices (Group number 1 - Default model)

Covariances: (Group number 1 - Default model)

M.I.	Par Change

Variances: (Group number 1 - Default model)



M.I.	Par Change
------	------------

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

M.I.	Par Change
------	------------

Minimization History (Default model)

Iteration	Negative eigenvalues	Condition #	Smallest eigenvalue	Diameter	F	N Tries	Ratio
0	2		-.343	9999.00	310.94	0	.9999
1	1		-.105	1.374	94.906	20	.597
2	0	61.108	.516	27.584	5		.726
3	0	20.403	.476	6.607	2		.000
4	0	24.705	.165	.477	1		1.122
5	0	24.261	.078	.008	1		1.064
6	0	26.096	.009	.000	1		1.011
7	0	26.110	.000	.000	1		1.000

Pairwise Parameter Comparisons (Default model)

Correlations of Estimates (Default model)

	par_1	par_2	par_3	par_4	par_5	par_6
par_1	1.000					
par_2	.550	1.000				
par_3	-.728	-.565	1.000			
par_4	.355	.106	-.211	1.000		
par_5	-.571	.013	.242	-.423	1.000	
par_6	.277	-.116	-.108	.189	-.490	1.000

Model Fit Summary

CMIN

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF
Default model	6	.000	0		
Saturated model	6	.000	0		
Independence model	3	298.075	3	.000	99.358

RMR, GFI

Model	RMR	GFI	AGFI	PGFI
Default model	.000	1.000		
Saturated model	.000	1.000		
Independence model	.213	.523	.046	.261

Baseline Comparisons

Model	NFI Delta1	RFI rho1	IFI Delta2	TLI rho2	CFI
Default model	1.000		1.000		1.000
Saturated model	1.000		1.000		1.000
Independence model	.000	.000	.000	.000	.000

Parsimony-Adjusted Measures

Model	PRATIO	PNFI	PCFI
Default model	.000	.000	.000
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	1.000	.000	.000

NCP

Model	NCP	LO 90	HI 90
Default model	.000	.000	.000
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	295.075	242.075	355.483

FMIN

Model	FMIN	F0	LO 90	HI 90
Default model	.000	.000	.000	.000
Saturated model	.000	.000	.000	.000
Independence model	1.468	1.454	1.192	1.751

RMSEA

Model	RMSEA	LO 90	HI 90	PCLOSE
Independence model	.696	.630	.764	.000

AIC

Model	AIC	BCC	BIC	CAIC
Default model	12.000	12.241	31.909	37.909
Saturated model	12.000	12.241	31.909	37.909
Independence model	304.075	304.195	314.029	317.029

ECVI

Model	ECVI	LO 90	HI 90	MECVI
Default model	.059	.059	.059	.060
Saturated model	.059	.059	.059	.060
Independence model	1.498	1.237	1.795	1.498





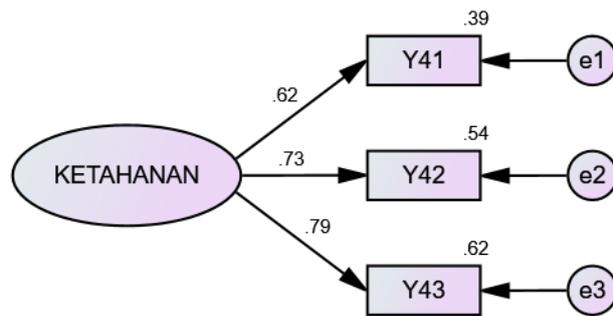
HOELTER

	HOELTER	HOELTER
Model	.05	.01
Default model		
Independence model	6	8

Execution time summary

Minimization: .017
 Miscellaneous: 2.545
 Bootstrap: .000
 Total: 2.562

OUTPUT PENGOLAHAN DATA VARIABEL KETAHANAN



Analysis Summary

Date and Time

Date: Tuesday, February 19, 2019

Time: 2:38:19 PM

Title

Ketahanan: Tuesday, February 19, 2019 2:38 PM

Groups

Group number 1 (Group number 1)

Notes for Group (Group number 1)

The model is recursive.

Sample size = 204

Variable Summary (Group number 1)

Your model contains the following variables (Group number 1)

Observed, endogenous variables

Y41

Y42

Y43

Unobserved, exogenous variables

KETAHANAN

e1

e2

e3

Variable counts (Group number 1)

Number of variables in your model: 7
 Number of observed variables: 3
 Number of unobserved variables: 4
 Number of exogenous variables: 4
 Number of endogenous variables: 3

Parameter Summary (Group number 1)

	Weights	Covariances	Variances	Means	Intercepts	Total
Fixed	4	0	0	0	0	4
Labeled	0	0	0	0	0	0
Unlabeled	2	0	4	0	0	6
Total	6	0	4	0	0	10

Sample Moments (Group number 1)

Sample Covariances (Group number 1)

	Y43	Y42	Y41
Y43	.519		
Y42	.295	.504	
Y41	.241	.220	.464

Condition number = 4.685

Eigenvalues

1.004 .268 .214

Determinant of sample covariance matrix = .058

Sample Correlations (Group number 1)

	Y43	Y42	Y41
Y43	1.000		
Y42	.577	1.000	
Y41	.492	.456	1.000

Condition number = 4.816

Eigenvalues

2.019 .562 .419

Default model (Default model)

Notes for Model (Default model)

Computation of degrees of freedom (Default model)

Number of distinct sample moments: 6

Number of distinct parameters to be estimated: 6

Degrees of freedom (6 - 6): 0

Result (Default model)

Minimum was achieved
 Chi-square = .000
 Degrees of freedom = 0
 Probability level cannot be computed

Group number 1 (Group number 1 - Default model)

Estimates (Group number 1 - Default model)

Scalar Estimates (Group number 1 - Default model)

Maximum Likelihood Estimates

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
Y41 <--- KETAHANAN	1.000				
Y42 <--- KETAHANAN	1.223	.170	7.197	***	par_1
Y43 <--- KETAHANAN	1.339	.190	7.062	***	par_2

Standardized Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
Y41 <--- KETAHANAN	.623
Y42 <--- KETAHANAN	.732
Y43 <--- KETAHANAN	.789

Variances: (Group number 1 - Default model)

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
KETAHANAN	.180	.042	4.269	***	par_3
e1	.284	.035	8.029	***	par_4
e2	.234	.039	5.932	***	par_5
e3	.196	.043	4.558	***	par_6

Squared Multiple Correlations: (Group number 1 - Default model)

	Estimate
Y43	.623
Y42	.535
Y41	.389

Matrices (Group number 1 - Default model)

Implied (for all variables) Covariances (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN	Y43	Y42	Y41
KETAHANAN	.180			
Y43	.241	.519		

	KETAHANAN	Y43	Y42	Y41
Y42		.220	.295	.504
Y41		.180	.241	.220

Implied (for all variables) Correlations (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN	Y43	Y42	Y41
KETAHANAN	1.000			
Y43	.789	1.000		
Y42	.732	.577	1.000	
Y41	.623	.492	.456	1.000

Implied Covariances (Group number 1 - Default model)

	Y43	Y42	Y41
Y43	.519		
Y42	.295	.504	
Y41	.241	.220	.464

Implied Correlations (Group number 1 - Default model)

	Y43	Y42	Y41
Y43	1.000		
Y42	.577	1.000	
Y41	.492	.456	1.000

Residual Covariances (Group number 1 - Default model)

	Y43	Y42	Y41
Y43	.000		
Y42	.000	.000	
Y41	.000	.000	.000

Standardized Residual Covariances (Group number 1 - Default model)

	Y43	Y42	Y41
Y43	.000		
Y42	.000	.000	
Y41	.000	.000	.000

Factor Score Weights (Group number 1 - Default model)

	Y43	Y42	Y41
KETAHANAN	.278	.212	.143

Total Effects (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN
Y43	1.339
Y42	1.223
Y41	1.000

Standardized Total Effects (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN
Y43	.789
Y42	.732
Y41	.623

Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN
Y43	1.339
Y42	1.223
Y41	1.000

Standardized Direct Effects (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN
Y43	.789
Y42	.732
Y41	.623

Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN
Y43	.000
Y42	.000
Y41	.000

Standardized Indirect Effects (Group number 1 - Default model)

	KETAHANAN
Y43	.000
Y42	.000
Y41	.000

Modification Indices (Group number 1 - Default model)

Covariances: (Group number 1 - Default model)

	M.I.	Par Change

Variances: (Group number 1 - Default model)





M.I.	Par Change
------	------------

Regression Weights: (Group number 1 - Default model)

M.I.	Par Change
------	------------

Minimization History (Default model)

Iteration	Negative eigenvalues	Condition #	Smallest eigenvalue	Diameter	F	N Tries	Ratio
0	2		-.204	9999.00	170.85	0	9999.00
1	0	67.569		1.022	46.709	20	.711
2	1		-.051	1.124	34.764	4	.000
3	0	19.539		.414	3.714	5	.908
4	0	21.637		.125	.194	1	1.134
5	0	26.067		.044	.001	1	1.047
6	0	26.796		.005	.000	1	1.005
7	0	26.789		.000	.000	1	1.000

Pairwise Parameter Comparisons (Default model)

Correlations of Estimates (Default model)

	par_1	par_2	par_3	par_4	par_5	par_6
par_1	1.000					
par_2	.525	1.000				
par_3	-.700	-.748	1.000			
par_4	.267	.336	-.305	1.000		
par_5	-.358	.200	.016	-.019	1.000	
par_6	.114	-.496	.149	-.178	-.454	1.000

Model Fit Summary

CMIN

Model	NPAR	CMIN	DF	P	CMIN/DF
Default model	6	.000	0		
Saturated model	6	.000	0		
Independence model	3	150.846	3	.000	50.282

RMR, GFI

Model	RMR	GFI	AGFI	PGFI
Default model	.000	1.000		
Saturated model	.000	1.000		
Independence model	.180	.657	.314	.328

Baseline Comparisons

Model	NFI Delta1	RFI rho1	IFI Delta2	TLI rho2	CFI
Default model	1.000		1.000		1.000
Saturated model	1.000		1.000		1.000
Independence model	.000	.000	.000	.000	.000

Parsimony-Adjusted Measures

Model	PRATIO	PNFI	PCFI
Default model	.000	.000	.000
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	1.000	.000	.000

NCP

Model	NCP	LO 90	HI 90
Default model	.000	.000	.000
Saturated model	.000	.000	.000
Independence model	147.846	111.283	191.824

FMIN

Model	FMIN	F0	LO 90	HI 90
Default model	.000	.000	.000	.000
Saturated model	.000	.000	.000	.000
Independence model	.743	.728	.548	.945

RMSEA

Model	RMSEA	LO 90	HI 90	PCLOSE
Independence model	.493	.427	.561	.000

AIC

Model	AIC	BCC	BIC	CAIC
Default model	12.000	12.241	31.909	37.909
Saturated model	12.000	12.241	31.909	37.909
Independence model	156.846	156.966	166.800	169.800

ECVI

Model	ECVI	LO 90	HI 90	MECVI
Default model	.059	.059	.059	.060
Saturated model	.059	.059	.059	.060
Independence model	.773	.593	.989	.773

HOELTER

Model	HOELTER	HOELTER
Default model	.05	.01
Independence model	11	16

Execution time summary

Minimization:	.015
Miscellaneous:	2.621
Bootstrap:	.000
Total:	2.636

Reliability Instrument Var Budaya**Scale: ALL VARIABLES****Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	204	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	204	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.864	.864	3

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
X11	3.511	.6472	204
X12	3.398	.6512	204
X13	3.592	.6512	204



Inter-Item Correlation Matrix

	X11	X12	X13
X11	1.000	.677	.632
X12	.677	1.000	.729
X13	.632	.729	1.000

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X11	6.990	1.466	.704	.499	.843
X12	7.103	1.375	.778	.609	.774
X13	6.909	1.414	.743	.566	.807

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
10.501	2.988	1.7286	3

Reliability Instrument Var Ekonomi Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	204	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	204	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.788	.792	3

Item Statistics



	Mean	Std. Deviation	N
Y21	3.319	.6734	204
Y22	2.851	.8133	204
Y23	2.998	.6580	204

Inter-Item Correlation Matrix

	Y21	Y22	Y23
Y21	1.000	.580	.511
Y22	.580	1.000	.586
Y23	.511	.586	1.000

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y21	5.850	1.721	.616	.381	.728
Y22	6.317	1.340	.670	.449	.677
Y23	6.170	1.750	.620	.387	.726

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
9.168	3.263	1.8063	3

Reliability Instrument Var Hankam

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	204	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	204	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.724	.724	3

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y11	3.178	.7183	204
Y12	3.185	.7303	204
Y13	3.051	.7273	204

Inter-Item Correlation Matrix

	Y11	Y12	Y13
Y11	1.000	.392	.491
Y12	.392	1.000	.518
Y13	.491	.518	1.000

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y11	6.235	1.613	.506	.267	.683
Y12	6.229	1.558	.528	.293	.658
Y13	6.363	1.461	.605	.366	.563

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
9.413	3.053	1.7472	3

Reliability Instrument Var Ketahanan

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	204	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	204	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.757	.756	3



Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y41	3.137	.6829	204
Y42	3.597	.7115	204
Y43	3.596	.7222	204

Inter-Item Correlation Matrix

	Y41	Y42	Y43
Y41	1.000	.456	.492
Y42	.456	1.000	.577
Y43	.492	.577	1.000

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y41	7.192	1.621	.534	.286	.732
Y42	6.733	1.473	.600	.372	.659
Y43	6.734	1.416	.628	.399	.626

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
10.330	3.016	1.7367	3

Reliability Instrument Var Teknologi dan Pendidikan

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	204	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	204	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.663	.663	3

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Y31	3.431	.6209	204
Y32	3.551	.7004	204
Y33	3.204	.6112	204



Inter-Item Correlation Matrix

	Y31	Y32	Y33
Y31	1.000	.505	.354
Y32	.505	1.000	.331
Y33	.354	.331	1.000

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y31	6.755	1.147	.532	.294	.493
Y32	6.636	1.027	.508	.281	.523
Y33	6.982	1.315	.393	.156	.667

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
10.186	2.240	1.4966	3