



**PERAN ALI SADIKIN DALAM PENGEMBANGAN
SEKTOR MARITIM DI INDONESIA
1963-1966**

Skripsi

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Strata-1 dalam Ilmu Sejarah**

Disusun oleh:

**Supeni
NIM 13030113190048**

**FAKULTAS ILMU BUDAYA UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2017**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya, Supeni menyatakan bahwa karya ilmiah/skripsi ini adalah asli hasil karya saya dan karya ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan baik Strata Satu (S1), Strata Dua (S2), maupun Strata Tiga (S3) pada Universitas Diponegoro maupun perguruan tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam karya ilmiah ini yang berasal dari penulis lain; baik yang dipublikasikan maupun tidak, telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama penulis secara benar dan semua isi karya ilmiah/skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya pribadi sebagai penulis.

Semarang, 29 November 2017

Penulis,

Supeni

NIM 13030113190048

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

“Usaha diiringi dengan doa, Doa disertai dengan usaha.
Tanpa keduanya semua tak berarti

Supeni

Dipersembahkan untuk:

Alm. Ayah dan Alm. Ibunda,

Keluarga Besar di Jakarta dan Yogyakarta,

Jurusan Ilmu Sejarah Undip,

Indonesia Negara Maritim.

Disetujui oleh:

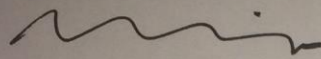
Pembimbing,



Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum
NIP 19640626 198903 1 003

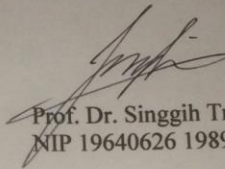
Skripsi dengan judul “Peran Ali Sadikin Dalam Pengembangan Sektor Maritim Di Indonesia 1963-1966” yang disusun oleh Supeni (13030113190048) telah diterima dan disahkan oleh panitia ujian skripsi program Strata-1 Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro pada 29 November 2017.

Ketua,



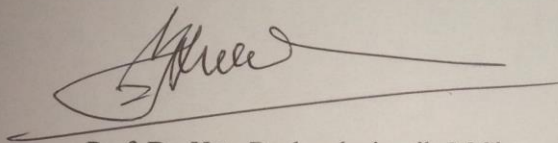
Prof. Dr. Sutejo Kuwat Widodo, M. Si.
NIP 19600515 198503 1 001

Anggota I,



Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum.
NIP 19640626 198903 1 003

Anggota II,



Prof. Dr. Yety Rochwulaningsih, M.Si.
NIP 19610605 198603 2 001

Anggota III,



Dra. Sri Indrahti, M.Hum
NIP 19660215 199103 2 001

Mengesahkan,
Dekan



Dr. Redyanto Noor, M. Hum.
NIP 19590307 198603 1002

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis sampaikan kehadiran Allah Swt. Atas segala kekuasaannya, rahmat, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Peran Ali Sadikin Dalam Pengembangan Sektor Maritim Di Indonesia 1963-1966”. Penulisan tema skripsi ini bertujuan untuk melihat peran Ali Sadikin tidak hanya di DKI Jakarta melainkan berfokus sebagai Menteri Perhubungan Laut untuk membangun Indonesia Maritim. Selain itu juga untuk mempertinggi kesadaran masyarakat Indonesia mengenai Indonesia negara Maritim. Bagaimana persoalan-persoalan Maritim tahun 1963-1966 dan penyelesaiannya sehingga mampu untuk dijadikan pembelajaran dalam setiap keputusan dan tindakan pada Indonesia Maritim saat ini. Lebih lanjut, skripsi ini disusun untuk menempuh ujian akhir Program Strata-1 pada Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro.

Melalui kesempatan ini, penulis menyampaikan terima kasih atas bantuan, bimbingan, dan petunjuk, baik berupa materiil maupun spriritual kepada yang terhormat:

1. Dr. Redyanto Noor, M.Hum., selaku Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, Dr. Dhanang Respati Puguh, M. Hum., selaku Ketua Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, Dr. Haryono Rinaldi, M.Hum., selaku sekretaris Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang telah berkenan memberikan izin dan kemudahan bagi penulis dalam penulisan skripsi ini. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Prof. Dr. Yety Rochwulaningsih, M. Si, selaku dosen wali yang dengan sabar memberikan pengarahan, dan bimbingan akademik selama menempuh perkuliahan.
2. Prof. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum selaku dosen pembimbing yang telah memberikan pengetahuan, bimbingan, motivasi, pengarahan selama penulis menyelesaikan skripsi ini.
3. Segenap dosen penguji yaitu Prof. Dr. Sutejo Kuwat Widodo, M.Si., Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum., Prof. Dr. Yety Rochwulaningsih, M.Si., Dr.

Sri Indrahti, M.Hum yang telah menguji skripsi ini dan memberikan saran serta kritik untuk memperbaiki skripsi ini.

4. Dr. Indriyanto, S.H, M.Hum., dan Nazala Noor Maulany, S.Hum, M.Hum yang dalam beberapa kesempatan berdiskusi dengan penulis terkait maritim serta dukungan semangatnya kepada penulis.
5. Segenap pengajar Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan segala pendidikan moral untuk bekal dimasa depan penulis.
6. Staf Administrasi Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya yaitu Ibu Fatma dan mas Oscar yang telah memberikan bantuan dalam mengurus dan memberikan pelayanan selama mengurus administrasi perkuliahan serta Bapak Romli selaku petugas perpustakaan jurusan sejarah yang telah membantu penulis menyediakan bahan pustaka yang diperlukan dalam penulisan.
7. Terimakasih kepada Bpk. Lolan Panjaitan dan Bpk. Ibang selaku humas Kementerian Perhubungan Laut, Bpk. Asep selaku Ketua Depo Arsip Kementerian Perhubungan Laut, Bpk. Sudarso Abdi selaku Letjen Kementerian Perhubungan yang telah membantu menginformasikan sumber skripsi serta segala kemudahan yang telah diberikan kepada penulis.
8. Terimakasih kepada Alm. Kedua orangtua penulis yang telah menjadi motivasi penulis serta Ibu Suparni beliau yang telah merawat dan membesarkan penulis dari kecil sampai saat ini yang sudah seperti mama penulis, serta Mba cici, Mas Adi, Mas Budi mereka bertiga adalah kaka sepupu penulis, serta keluarga besar yang telah memberikan motivasi, semangat, memenuhi segala kebutuhan materi, kasih sayang yang tidak terkira.
9. Dita Wahyuningsih, Adisti Dwityaning Putri, Eka Sophia Fitri yang merupakan sahabat penulis dari kecil sampai saat ini yang telah memberikan dukungan dan semangatnya.
10. Sahabat di Semarang untuk keluarga GTR yang merupakan senior yang sudah seperti kaka penulis: Rishya Ratra Latihfa, Kinanti Pelangi, Fiqrie Restia Agusti, Diba Ramasha, Cahaya, Hariyadi Ramadhan, Arbian Yunistira,

Muhammad Andri, Bramanda Prasetyo, Seno Tri Utomo, Endeng Gumilang, Rizal Frisca, Raden Welling, Yoga Arya, Ridwan, Andreas Robertus.

11. Terimakasih untuk seluruh teman-teman angkatan sejarah 2013, senior sejarah 2010,2011,2012 yang telah memberi semangat dan motivasi kepada penulis.
12. Terimakasih untuk sahabat di sejarah: Arin Kusumaningrum, Zikri Aulia, Ruslan Abdul Ghani, Dimas Prayogo, Ribud Hariyanto, Muhammad Agung Saeputro, Budiyanto Zheza Ardhana, Erza Ridho, Rizky Februari, Suhardinata, Abdi, Wiro, Farid Fardon, Anisa Nur, Annisha Destyanna, Fanada Sholeha, Aulia Cindy, Doni Prasetyo, Norhayati, Nia Pasaribu, Eko, Dhimas, Andriyani, Nita, Nanik, Lutfi, Siti, dan semua teman-teman sejarah 2013 yang telah memberikan bantuan, motivasi dan semangat untuk penulis.
13. Terimakasih untuk sahabat kost: Berlian Swindy Ginting, Anisa Nur Ichsan, Sulistyani, Tutut Ferdiana Mahesa Paksi yang telah memberikan semangatnya dan segala macam bantuannya
14. Terimakasih teman-teman mantan Humas mapala: Shelma Karami, Ghafa Al-Ramadhan, Yurixa Shakinatul Putri, Ardhan, Faruq dan yang lainnya yang telah memberikan warna dan semangat kepada penulis.
15. Terimakasih kepada keluarga besar Matrapala Fib Undip terkhusus angkatan OL: Irfa, Satrio, Aghe, Idham, Riri, Rishya
16. Terimakasih kepada BEM FIB Undip terkhusus Departemen Sosial Politik: Derry, Farid Fardon, Nugroho, Winoto, Nur Auliani, Mutia, Erinda, Fadhul, Kiko, Siro, Astri, Rino dan lainnya.
17. Terimakasih untuk sahabat KKN: Sinta dan Faishal serta teman-teman KKN lainnya.
18. Terimakasih kepada sahabat di Jakarta: Dian, Laili, Putri, Mia, Sari, Yulia, Imel, Suci Maryam, yang telah memberikan semangatnya.
19. Terimakasih kepada senior yang sudah seperti kaka sendiri: Zendi Zen Marten, Ade Firmansyah, Ratih, Maya, Nur Hidayah, Osiria Dewi Maulana, Andre Aditya Pratama yang telah memberikan semangat, motivasi dan segala bantuannya, terimakasih kepada adik-adik yang sudah seperti adik sendiri: Rizaniar, TP, PS, yang telah memberikan segala bantuan dan semangatnya.

20. Segenap pihak yang telah membantu yang tidak penulis sebutkan.
21. Skripsi ini pada dasarnya masih jauh dari sempurna dan banyak kekurangan baik dalam hal tata tulis maupun substansi, sehingga kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca yang memerlukan informasi peran Ali Sadikin sebagai Menteri Perhubungan Laut dan Gambaran Maritim 1963-1966.

Semarang, 29 November 2017

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	x
DAFTAR SINGKATAN	xii
DAFTAR ISTILAH	xiv
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
INTISARI	xix
SUMMARY	xx
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang dan Permasalahan	1
B. Ruang Lingkup	6
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Tinjauan Pustaka	8
E. Kerangka Pemikiran	12
F. Metode Penelitian	16
G. Sistematika Penulisan.....	19
BAB II VISI MARITIM INDONESIA TAHUN 1960-AN	
A. Visi Maritim Indonesia Menurut Soekarno.....	22
B. Visi Maritim Indonesia Berdasarkan Pembangunan Nasional Semesta Berencana 1961-1969.....	33
C.Visi Maritim Indonesia Berdasarkan Deklarasi Ekonomi Indonesia 1963	36
BAB III ALI SADIKIN DAN PERKEMBANGAN MARITIM INDONESIA	
A. Ali Sadikin; Sosok Pecinta Dunia Maritim	39
1. Latar Belakang Keluarga.....	39

2. Pendidikan.....	41
3. Karir dan Penghargaan.....	42
B. Peristiwa Pertempuran laut Arafuru	44
C. Pentingnya Sektor Maritim dalam Konfrontasi Indonesia-Malaysia	52
BAB IV IMPLEMENTASI KEBIJAKAN MARITIM ALI SADIKIN	
A. Bidang Perkapalan.....	69
1. Klasifikasi Kapal dan Biro Klasifikasi Kapal	70
2. Profil Produksi Kapal; PT. Kodja	78
B. Bidang Pelayaran.....	80
C. Bidang Pelabuhan.....	87
BAB V SIMPULAN	92
DAFTAR PUSTAKA	94
.....	
LAMPIRAN	102

DAFTAR SINGKATAN

ABRI	: Angkatan Bersenjata Republik Indonesia
AFP	: Agence France-Presse
ALRI	: Angkatan Laut Republik Indonesia
ANRI	: Arsip Nasional Republik Indonesia
APRI	: Angkatan Perang Republik Indonesia
Bapeluma	: Badan Pelayanan Umum Maritim
BKI	: Biro Klasifikasi Indonesia
BKR	: Badan Keamanan Rakyat
BPU	: Badan Pengawas Urusan
BRIGJEN	: Brigadir Jenderal
Dekon	: Deklarasi Ekonomi
G30S	: Gerakan 30 September
GOM	: Gerakan Operasi Militer
IMCO	: <i>International Maritime Consultave Organization</i>
KEDAPEL	: Kepala Daerah Pelayaran
KKO	: Korps Komando
KLM	: <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij</i>
KMB	: Konferensi Meja Bundar
KODAM	: Komando Daerah Militer
KRI	: Kapal Republik Indonesia
KUHD	: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
LETDA	: Letnan Dua
LETJEN	: Letnan Jenderal
LETKOL	: Letnal Kolonel
LIPI	: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
MADA	: Markas Daerah
Manispol	: Manifesto Politik
MAYJEN	: Mayor Jenderal
MPR	: Majelis Permusyawaratan Rakyat

MPRS	: Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara
MTB	: Motor Torpedo Boat
N.V. KPM	: <i>Naamloze Vennootschap Koninklijke Pakevaart Matschappij</i>
NMC	: National Maritime Conventions
PBB	: Perserikatan Bangsa-Bangsa
PDN	: Posisi Devisa Neto
PELNI	: Pelayaran Nasional Indonesia
PEMDA	: Pemerintah Daerah
PERPU	: Peraturan Perundang-undangan
PEPUSKA	: Penguasaan Pusat Kapal-Kapal
PERPUSNAS	: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia
PP	: Peraturan Pemerintah
PRRI	: Pemerintah Revolusioner Republik Indonesia
PSSI	: Persatuan Sepak Bola Seluruh Indonesia
PT. Melayu	: Pimpinan Tinggi Melayu
PURN	: Purnawirawan
PUSPEN	: Pusat Penerangan
Sekjen	: Sekretaris Jenderal
SKB	: Surat Keputusan Bersama
SOKSI	: Sentral Organisasi Karyawan Sosialis Indonesia
TNI-AL	: Tentara Nasional Indonesia – Angkatan Laut
TPU	: Tempat Pemakaman Umum
TRIKORA	: Tri Komando Rakyat
UMNO	: United Malay National Organization
UNCLOS	: United Conventions On The Law Of The Sea
UUD	: Undang-Undang Dasar
ZEE	: Zona Ekonomi Eksklusif

DAFTAR ISTILAH*

<i>Advance</i>	: Kemajuan
Almarhum	: Sebutan untuk laki-laki yang sudah wafat dalam islam
<i>Archipelagic State</i>	: Negara Kepulauan
<i>bargaining Position</i>	: Posisi kedudukan
<i>Bill of lading</i>	: Dokumen pengangkutan barang dengan kapal laut
<i>Clandestine</i>	: Kegiatan yang tersembunyi
<i>Contract of carriage</i>	: Perjanjian pengangkutan laut
<i>de facto</i>	: Ungkapan yang berarti pada kenyatannya (fakta)
<i>de Javasche Bank</i>	: Nama Bank Indonesia milik pemerintahan Belanda
<i>de jure</i>	: Berdasarkan hukum atau menurut hukum
Debarkasi	: Tempat tujuan pemuatan kapal
Eksplosif	: Mudah meledak berkaitan dengan peperangan
Ekspor	: Pengiriman barang dagangan keluar negeri
Embarkasi	: Tempat pemuatan awal kapal
<i>export-drive.</i>	: Gerakan mengekspor
Imperialisme	: Sistem politik untuk menjajah negara lain
Implementasi	: Pelaksanaan
Implikasi	: Keterlibatan atau keadaan terlibat
Impor	: Pemasukan barang dan sebagainya dari luar negeri
Infiltrasi	: Penyusupan; campur tangan
Instruksi	: Perintah atau arahan
Intergrasi	: Pembauran hingga menjadi kesatuan
Integritas	: Mutu atau sifat
Internal	: Menyangkut bagian dalam
<i>Intervensi</i>	: Campur tangan dalam perselisihan antara dua pihak
<i>Iron stock</i>	: Stok besi
Klasifikasi	: Penyusunan bersistem dalam golongan tertentu

***Pengertian dalam daftar istilah ini disusun berdasar pada pendapat para ahli dalam kamus, referensi, dan pendapat pribadi**

Konfrontasi	: Permusuhan; pertentangan
Kolonialisme	: Paham tentang penguasaan oleh suatu negara
Konsolidasi	: Perbuatan dalam hal memperteguh atau memperkuat
Kontinuitas	: Kesenambungan
<i>Konvensional</i>	: Berdasarkan kesepakatan
KUTP	: Kursus Ulangan Tambahan Perwira Korps Komando Angkutan Laut
<i>Landbouw Consulent</i>	: Dinas pertanian atau perkebunan di kabupaten pada zaman Belanda
Legalitas	: Perihal keadaan sah
Liberal	: Bebas
Logistik	: Pengadaan, perawatan, penyedia
<i>Manifestasi</i>	: Perwujudan atau bentuk dari sesuatu yang tidak kelihatan
Maritim	: Berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan laut
<i>Nederlandsche Handel</i>	: Nama Bank Dagang Negara Milik Belanda
<i>Maatschappij N.V</i>	
Nusantara	: Sebutan (nama) bagi seluruh wilayah Kepulauan Indonesia
Orientasi	: Peninjauan untuk menentukan sikap
Parlemen	: Badan yang terdiri atas wakil-wakil rakyat yang dipilih dan bertanggung jawab atas perundang-undangan dan pengendalian
<i>port authority</i>	: Para ahli pelabuhan
<i>Profit maker</i>	: Menciptakan keuntungan
Regional	: Bersifat daerah
Rekonstruksi	: Penyusunan
Relevansi	: Hubungan atau kaitan
Revitalisasi	: Proses menghidupkan atau menggiatkan kembali
Revolusi	: Perubahan ketatanegaraan
Sabotase	: Perusakan milik pemerintah dan sebagainya (oleh

	pemberontak
sea worthness	: Laut bermanfaat
Sertifikasi	: Suatu penetapan yang diberikan oleh organisasi profesional
Sintesis	: Paduan atau campuran
Sosialis	: Orang, golongan, negara yang menganut paham sosialisme
Stabilitas	: Keseimbangan
<i>strategic policy</i>	: Strategi kebijaksanaan
Subordinasi	: Kedudukan bawahan (terutama dalam militer)
<i>Subversive</i>	: Gerakan atau aktivitas bawah tanah
Supervise	: Mengawasi
<i>Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnatie</i>	: Laut Teritorial dan Maritim Bangsa Ordo
<i>the port of forces</i>	: Kekuatan Pelabuhan
Visi	: Pandangan atau wawasan ke depan

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1 Letak Indonesia diantara 2 Samudera dan 2 Benua	23
2.2 Ir. Soekarno, Sang Nakhoda Agung Negara Maritim Indonesia	26
2.3 Ali Sadikin memotong pita	31
3.1 Ali Sadikin	40
3.2 Suasana Demostran Menentang Inggris	61
3.3 Presiden Soekarno menerima gelar Nakhoda Agung	65
4.1 Lambang Biro Klasifikasi Indonesia	71
4.2 Sertifikat BKI berdasarkan lambung	72
4.3 Sertifikat BKI berdasarkan mesin	73

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
A. Foto Ali Sadikin	101
B. Surat keputusan Menteri Perhubungan Laut	102
C. Sambutan perkenalan Menteri Perhubungan Laut	103
D. Amanat PJM Presiden Soekarno Pada Pelantikan Wakil-wakil Perdana Menteri dan Menteri-menteri Koordinator, Saudara Yusuf Muda dalam Menjadi Menteri Urusan Bank Sentral, Saudara Ali Sadikin Menjadi Menteri Perhubungan Laut, Bogor 24 Nopember 1963.	104
E. Amanat presiden Dr. Leimena pada rapat kerja perhubungan laut, Jakarta 13 Oktober 1964	105

RINGKASAN

Skripsi yang berjudul “Peran Ali Sadikin dalam Pengembangan Sektor Maritim di Indonesia 1963-1966” ini membahas permasalahan pertama yaitu bagaimana Ali Sadikin muncul sebagai konseptor maritim serta kedua adalah bagaimana implementasi kebijakan Ali Sadikin di bidang maritim. Tujuan penulisan ini untuk menginformasikan kepada masyarakat atau pembaca bahwa Ali Sadikin tidak hanya membangun DKI Jakarta saja sebagai gubernur tetapi juga berperan dalam pembangunan maritim sekaligus melihat kondisi maritim tahun 1960-an. Penulisan skripsi ini menggunakan metode sejarah yang terdiri dari empat metode yaitu pertama, heuristik (pengumpulan sumber) yang terbagi menjadi sumber primer dan sekunder, kedua adalah kritik sumber, ketiga adalah interpretasi sumber, keempat adalah historiografi (penulisan sejarah). Sumber data diperoleh dari pencarian bukti-bukti sejarah yang didapatkan dari Arsip Nasional Republik Indonesia, Depo Arsip, dan Perpustakaan.

Ali Sadikin diangkat oleh Soekarno menjadi Menteri Perhubungan Laut karena Soekarno yakin bahwa Ali Sadikin mampu menyelesaikan permasalahan maritim, hal tersebut didukung dengan pemikiran-pemikiran Ali Sadikin perihal maritim serta latar belakang keluarga yang mengajarkan kedisiplinan yang tinggi serta latar belakang pendidikan di Angkatan Laut dan sekolah-sekolah nonformal yang pernah ditempuh. Ali Sadikin muncul sebagai konseptor maritim karena pemikiran-pemikiran maritimnya yang telah memberikan kemajuan maritim Indonesia.

Selama menjadi Menteri Perhubungan Laut, Ali Sadikin menerapkan kebijakan dalam bidang perkapalan, bidang pelayaran, dan bidang pelabuhan. Pada bidang perkapalan, Ali Sadikin menerapkan kebijakan klasifikasi kapal yang bertujuan untuk menjamin keselamatan kapal-kapal yang melakukan pelayaran di wilayah lautan Indonesia. Kebijakan klasifikasi kapal tersebut akhirnya memunculkan peraturan tentang pendirian Biro Klasifikasi Indonesia yang merupakan Badan Usaha Milik Negara yang bertanggungjawab mengeluarkan sertifikasi klasifikasi kapal tersebut. Bidang pelayaran, Ali Sadikin mengeluarkan peraturan tentang komunikasi PELNI dan berlaku untuk perusahaan negara lainnya agar tidak memberikan informasi apapun kepada media perihal perusahaan negara. Peraturan tersebut diterapkan Ali Sadikin untuk menghindari dan menjaga perusahaan negara salah satunya PELNI dari ancaman-ancaman konfrontasi yang saat itu terjadi antara Indonesia dan Malaysia. Selain masalah komunikasi tersebut, ternyata Ali Sadikin berhasil mengamankan pelayaran dari sabotase G30S sehingga saat terjadi gerakan kontra revolusi maka tidak ada satupun kapal yang tersabotase. Pada bidang pelabuhan, Ali Sadikin melakukan penegasan-penegasan mengenai persoalan pelabuhan yaitu kesejahteraan buruh pelabuhan agar diperhatikan, selain buruh ternyata Ali Sadikin juga menunjuk satu orang yang bertanggungjawab terhadap urusan pelabuhan sehingga dengan itu maka Departemen Perhubungan Laut lebih mudah dalam pengawasan. Ali Sadikin selama menjadi Menteri Perhubungan Laut periode 1963-1966 telah memberikan dan membangun pondasi maritim Indonesia bersama Soekarno.

SUMMARY

This thesis entitled "Ali Sadikin's Role in Maritime Sector Development in Indonesia on the period of 1963-1966" discusses two problems of how Ali Sadikin emerged as a maritime conceptualizer and how the implementation of Ali Sadikin's policies in the maritime field. The purpose of this paper is to inform the community or readers that Ali Sadikin was not only build DKI Jakarta as governor but also play a role in maritime development as well as to see maritime conditions in the term of 1960s. The writing of this thesis uses historical method consisting of four methods; which is: heuristic (source collection) which consist of primary and secondary sources, critical source, interpretation source, and historiography (historical writing). Sources of data receive from the search for historical evidence and obtained by the National Archives of the Republic of Indonesia, Depo Arsip, and Library.

Ali Sadikin was appointed by Soekarno to become Minister of Marine Transportation because Soekarno was convinced that Ali Sadikin was able to solve the maritime problem, and supported by Ali Sadikin's ideas about maritime as well as family background that taught him in discipline and educational background in the Navy and non-formal schools that ever taken. Ali Sadikin emerged as a maritime conceptualizer because of his maritime ideas which have give development for progress of maritime in Indonesia.

During his time as Minister of Sea Transportation, Ali Sadikin implemented policies in shipping, sailing, and port fields. In the field of shipping, Ali Sadikin implements ship classification policies aimed at ensuring the safety of shipping boat in the Indonesian seas. The classification policy of the boat finally led to a regulation on the establishment of the Indonesian Classification Bureau which is a State Owned Enterprise which has the authority to issue ship certification. In the sailing sector, Ali Sadikin issued a regulation on PELNI communications and applies this regulation to state enterprises in order not to provide any information to the media concerning state enterprises. The regulation is applied by Ali Sadikin to avoid and guard state corporation, which one is PELNI company for the threats of confrontation that happened between Indonesia and Malaysia. In addition to these communication problems, it turns out that Ali Sadikin also succeeded to managed and secure the voyage from G30S sabotage so that when there is a counter-revolution movement there's no one ship can be sabotaged. In the field of ports, Ali Sadikin encourage the affirmation of one of the port issues which concern for the welfare of port workers, in addition to this labor issue it turns out that Ali Sadikin also appoints subordinates to take responsibility for the affairs of the port so that Sea Transportation will be easier in supervision. Ali Sadikin during become The Minister of Sea Transportation with Soekarno in the period of 1963-1966 was considered to have succeeded in providing and building a great maritime foundation for Indonesia.

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang dan Permasalahan

Skripsi ini membahas peran Ali Sadikin dalam pengembangan sektor kemaritiman di Indonesia selama menjabat sebagai Menteri Perhubungan Laut pada masa-masa akhir pemerintahan Presiden Soekarno tahun 1963-1966. Pada masa itu pemerintah sudah menyadari bahwa sebagian besar wilayah Indonesia adalah laut, sehingga kegiatan pelayaran harus diperkuat untuk mempersatukan wilayah yang satu dengan yang lainnya. Seperti diketahui bahwa total luas wilayah laut Indonesia mencapai 5,9 juta km² (belum mencakup landas kontinen). Luas wilayah laut tersebut terdiri atas 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).² Sebagai negara kepulauan (*Archipelagic State*), Indonesia memiliki 17.505 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 km.³ Laut-laut yang berada di antara pulau-pulau dalam wilayah Indonesia bukanlah faktor pemisah, melainkan faktor pemersatu dalam mewujudkan kepulauan Nusantara sebagai satu kesatuan politik, sosial-budaya, ekonomi, dan pertahanan keamanan yang diwujudkan melalui kegiatan pelayaran. Wilayah negara Indonesia membentang sepanjang 5.100 km dari barat ke timur dan 1.800 km dari utara ke selatan. Kenyataan tersebut membuat wilayah laut tidak dapat dipisahkan dari daratan. Keduanya merupakan satu kesatuan yang utuh.

Secara umum, kegiatan pelayaran di suatu negara kepulauan harus dibina dan diawasi secara terpadu. Menyikapi hal itu, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) membentuk sebuah lembaga internasional khusus bernama "*International*

² Ridwan Lasabuda, "Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia" dalam *Jurnal Ilmiah PLATAX* Vol. 1-2, Januari 2013 (<http://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/platax>, diunduh 12 maret 2017), hlm. 92.

³ Kasijan Romimohtarto, "Laut Sebagai Sumber Etika Bahari", dalam Muhadam Labolo, *Kepemimpinan Bahari: Sebuah Alternatif Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2011), hlm. 141.

Maritime Consultative Organization” (IMCO) pada tahun 1948. Lembaga ini bertujuan untuk menjalin kerjasama dengan negara-negara anggota untuk menjamin keselamatan dan efisiensi pelayaran.⁴ Sebagai negara kepulauan, Indonesia memerlukan regulasi perhubungan laut yang sangat efektif dan efisien. Karena pentingnya perhubungan laut, maka dalam Tap IV MPR tahun 1978 jo Tab MPR No. 11/MPR/1983 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) disebutkan bahwa sektor perhubungan laut mempunyai tujuan untuk meningkatkan produksi jasa, melancarkan arus barang dan perpindahan manusia, serta pembinaan kesatuan bangsa dan negara.⁵

Laut adalah suatu keluasan air yang melebar di antara benua dan gugusan pulau-pulau di dunia yang sejak dahulu menjadi salah satu sumber permasalahan hukum, tak terkecuali di wilayah Indonesia. Persoalan terkait upaya penegakkan hukum dan kedaulatan Indonesia di laut merupakan permasalahan yang paling menonjol.⁶ Di sisi lain, konsep tanah air tidak lagi memandang laut sebagai pemisah bangsa dan pemecah seperti zaman kolonial, tetapi harus dipergunakan sebagai alat pemersatu bangsa dan wadah pembangunan nasional. Prinsip tentang satu kesatuan nusantara Indonesia ini telah lama dianut oleh pemerintah dan rakyat Indonesia sejak pencetus Deklarasi Djuanda pada tahun 1957.⁷

Sebelum Indonesia merdeka, pihak pemerintah kolonial Hindia Belanda menerapkan konsep “pulau demi pulau” bagi wilayah kepulauan Nusantara. Berdasarkan *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnatie* yang dikeluarkan pada tahun 1939, pemerintah kolonial menetapkan lebar teritorial laut hanya tiga mil dan setiap pulau memiliki luas yang sama.⁸ Ordonansi Hindia

⁴ Wiwoho Soedjono, *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara* (Jakarta: Bina Aksara, 1983), hlm. 50.

⁵ Soedjono, *Pengangkutan Laut*, hlm. 7.

⁶ Soedjono, *Pengangkutan Laut*, hlm. 15.

⁷ Soedjono, *Pengangkutan Laut*, hlm. 19.

⁸ Tommy H. Purwaka, *Pelayanan Antar Pulau Indonesia: Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran* (Jakarta: Bumi Aksara, 1993), hlm. 6.

Belanda 1939 tentang teritorial laut mulai tidak digunakan sejak pemerintah Indonesia mengeluarkan Deklarasi Djuanda tahun 1957.⁹ Deklarasi Djuanda mengandung prinsip tentang konsepsi negara Maritim “Nusantara”, sehingga melahirkan konsekuensi bagi pemerintah Indonesia untuk mempertahankannya hingga mendapatkan pengakuan internasional. Deklarasi Djuanda merupakan landasan struktural dan legalitas bagi proses integritas nasional Indonesia sebagai negara maritim. Pasca pencetusan deklarasi ini, usaha-usaha pemerintah Indonesia untuk menguasai lautan mulai dilaksanakan secara masif. Pemerintah Indonesia melalui Departemen Perhubungan Laut berhasil mengambil alih perusahaan pelayaran Belanda bernama N.V KPM (*Namloze Vennootschaps Koninklijke Pakevaart Matschappij*) dan merubahnya menjadi perusahaan nasional dengan nama PELNI.

PELNI merupakan perusahaan pelayaran nasional Indonesia yang melayani transportasi pelayaran di wilayah perairan Indonesia. Pendirian PELNI didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum pada tanggal 5 September 1950 yang berisi tentang pendirian yayasan Penguasaan Pusat Kapal-kapal (PEPUSKA).¹⁰ Pendirian PEPUSKA ini dilatarbelakangi oleh keinginan Pemerintah Indonesia agar perusahaan pelayaran Belanda yang bernama N.V K.P.M (*Koninklijke Paketvaart Matschappij*) berubah menjadi Perseroan Terbatas (PT). Sebelumnya, pemerintah Indonesia telah meminta KPM untuk menggunakan bendera Indonesia ketika melakukan pelayaran, namun KPM menolaknya. Walaupun KPM dan PEPUSKA berlayar bersama, namun dirasa tidak seimbang mengingat KPM sudah berpengalaman dalam pelayaran setengah abad lamanya.¹¹ Karena persaingan yang tidak seimbang, maka PEPUSKA dibubarkan pada 28 April 1952. Pada tanggal yang sama, pemerintah mendirikan PELNI berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor

⁹Soedjono, *Pengangkutan Laut*, hlm. 18.

¹⁰*Profil Perusahaan PELNI*” (www.pelni.co.id, diakses pada 20 Agustus 2017).

¹¹“Kalah Saing dengan Penerbangan Bisnis: PT. Pelni Jadi Ngos-Ngosan” (www.rmol.com, diakses pada 20 Agustus 2017).

M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952 serta Berita Negara Indonesia No.50 tanggal 20 Juni 1952. Berdasarkan keputusan tersebut, pemerintah mengangkat R. Ma'moen Soemadipraja sebagai Presiden Direktur PELNI pertama untuk periode tahun 1952-1955. Sebagai modal awal, pemerintah menyerahkan delapan kapal milik PEPUSKA kepada PELNI. Pemerintah juga memberikan bantuan pembelian kapal dari Eropa melalui Bank Ekspor Impor. Sebelum pesanan kapal tersebut tiba, PELNI diperkenankan melakukan penyewaan kapal-kapal asing untuk mengisi pelayaran jalur KPM sebelumnya.¹²

Pada masa-masa awal, PELNI memulai pelayaran dengan bermodalkan kapal yang telah digunakan terlebih dahulu oleh PEPUSKA dengan jalur pelayaran yang juga dilayani oleh KPM. Namun modal awal tersebut dinilai masih kurang, sehingga Bank Ekspor Impor menyediakan modal untuk pembelian kapal dari Eropa Barat. Perlu diketahui bahwa hingga tahun 1955, KPM telah menguasai hampir keseluruhan kegiatan pelayaran antar pulau, sementara PELNI hanya berhasil mengontrol 20% area kegiatan pelayaran. Ketika kondisi politik antara Indonesia dan Belanda sedang memanas akibat konfrontasi politik tentang Irian Barat, pemerintah Indonesia (didukung aksi para buruh sejak tahun 1957) berhasil mengambil alih KPM secara penuh pada tahun 1958.¹³

Sebagai perusahaan pelayaran nasional, aktivitas PELNI sangat dipengaruhi oleh kebijakan-kebijakan pemerintah. Pada tanggal 4 April 1961 PELNI mendapat status perusahaan negara, sehingga kebijakan atau campur tangan pemerintah mulai dirasakan sangat kuat di dalam PELNI.¹⁴ Pemerintah Indonesia merasa harus ikut campur dikarenakan status PELNI memang sudah menjadi perusahaan negara. Namun demikian, pemerintah menganggap bahwa keuntungan perusahaan PELNI

¹² Cintha Estria, "Evaluasi Sistem Penanggulangan Kebakaran di Kapal Penumpang KM. Lambelu, PT. Pelayaran Nasional Indonesia" (Skripsi Pada Program Sarjana Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, 2008).

¹³ Thee Kian Wie, *Pelaku Berkisah: Ekonomi Indonesia 1950-an sampai 1990-an*, terjemahan Koesalah Soebagyo Toer (Jakarta: Kompas, 2005), hlm. 12.

¹⁴ Undang-Undang No. 19 Tahun 1960 Tentang Perusahaan Negara.

bukanlah suatu prioritas. Hal paling penting pada saat itu adalah pengakuan keberadaan PELNI di mata pemerintah sosialis dimana pemerintah memegang peranan paling penting atau dominan dalam pengaturan kegiatan ekonomi.¹⁵ Pemerintah juga menyadari bahwa aspek pelayaran nasional memberikan dampak yang menguntungkan karena menyangkut stabilitas nasional. Mengingat sebagian besar wilayah Indonesia adalah laut, maka banyaknya kapal-kapal untuk pengangkutan barang dan penumpang antar daerah dapat memberikan kelancaran dalam proses perekonomian serta mampu memberikan kemudahan dalam proses pemerintahan antara wilayah pusat dan daerah.¹⁶

Departemen Perhubungan Laut memiliki peran yang besar dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai negara maritim. Peranan ini tidak terlepas dari kenyataan bahwa pelayaran yang baik akan mampu menciptakan kesejahteraan bagi rakyat Indonesia. Pada 24 November 1963, Presiden Soekarno mengangkat Jendral Ali Sadikin menjadi Menteri Perhubungan Laut karena kemampuannya dalam menangani urusan laut.¹⁷ Ali Sadikin tidak mengetahui alasan yang pasti mengapa Soekarno memilih dirinya untuk menjadi menteri. Pada masa jabatannya sebagai Menteri Perhubungan Laut, Ali Sadikin telah menyusun dan menerapkan konsepsi kemaritiman yakni mengatur wilayah laut sesuai yang telah dimaksudkan oleh Deklarasi Djuanda 1957.¹⁸

Jika melihat kondisi dan situasi politik tahun 1960-an seperti peristiwa perebutan wilayah Irian Barat antara negara Indonesia dan Belanda serta konfrontasi antara Indonesia dan Malaysia yang disebabkan karena pendirian

¹⁵Howard W. Dick, *Industri Pelayaran Indonesia: Kompetensi dan Regulasi*, terjemahan Burhanuddin A dan Mamad H (Jakarta: LP3ES, 1989), hlm. 125.

¹⁶“Amanat Pejabat Presiden Dr. Leimena Pada Rapat Kerja Perhubungan Laut di Jakarta 13 Oktober 1964” (Arsip Nasional Republik Indonesia).

¹⁷“Amanat PJM Soekarno Pada 24 November 1963” (Arsip Nasional Republik Indonesia).

¹⁸Arrohman Prayitno dkk, *Ali Sadikin Visi dan Misi Sebagai Perjuangan Bangsa* (Jakarta: Universitas Trisakti, 2004), hlm. 63.

negara Federasi Malaysia, maka peran pelayaran nasional dapat dijadikan sebagai alat revolusi negara. Secara umum, musuh-musuh dari revolusi tersebut merujuk pada pihak-pihak yang mendukung imperialisme dan kolonialisme.¹⁹ Faktor pemimpin dan kepemimpinan yang baik akan mempengaruhi pembangunan suatu bangsa. Salah satu faktor keberhasilan pembangunan suatu bangsa dipengaruhi oleh sosok pemimpin.²⁰ Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka skripsi ini berfokus pada peran Ali Sadikin sebagai Menteri Perhubungan Laut periode 1963-1966. Pertanyaan penelitian yang diajukan untuk dibahas yaitu: *Pertama*, bagaimana Ali Sadikin muncul sebagai konseptor maritim. *Kedua*, bagaimana implementasi kebijakan Ali Sadikin di bidang maritim.

B. Ruang Lingkup

Penelitian ilmiah memerlukan ruang lingkup untuk menghindari terjadinya pembahasan yang meluas.²¹ Pada penulisan sejarah, ruang lingkup dibagi menjadi tiga bagian yaitu ruang lingkup temporal, spasial, dan keilmuan. Ruang lingkup temporal berkaitan dengan waktu penelitian yang ditulis, ruang lingkup spasial adalah batasan geografis atau wilayah penelitian, dan ruang lingkup keilmuan merupakan batasan aspek-aspek yang diteliti.

Ruang lingkup temporal dalam penelitian ini mencakup tahun 1963-1966. Tahun 1963 menjadi awal pembahasan karena merupakan masa Ali Sadikin diangkat menjadi Menteri Perhubungan Laut sekaligus masa-masa terjadinya perang laut Arafuru. Tahun 1966 dijadikan batas akhir pembahasan karena tahun tersebut merupakan masa meredanya konflik (konfrontasi) antara Indonesia dan Malaysia yang melibatkan sektor kemaritiman dalam konfrontasi tersebut,

¹⁹“Penjelasan-Penjelasan Manipol Usdek”, dalam *Bahtera Ampera* No. XII, Desember 1963, hlm. 12.

²⁰Onong Uchjana, *Kepemimpinan dan Komunikasi* (Bandung: Mandar Maju, 1992), hlm. 1.

²¹ Koentjaraningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat* (Jakarta: Gramedia, 1977), hlm. 28.

sekaligus berakhirnya masa pemerintahan Ali Sadikin sebagai Menteri Perhubungan Laut.

Ruang lingkup spasial dalam skripsi ini adalah nasional. Skripsi ini berfokus pada peran Menteri Perhubungan Laut Republik Indonesia Ali Sadikin pada era Soekarno, tepatnya pada masa Kabinet Kerja IV (sesudah dekrit Presiden 5 Juli 1959), Kabinet Dwikora, dan Kabinet Dwikora yang disempurnakan. Ruang lingkup keilmuan pada penelitian ini masuk dalam kategori ilmu maritim dan politik. Kategori maritim dalam skripsi ini berfokus pada keadaan Indonesia yang merupakan wilayah perairan sehingga pelayaran sangat berperan dalam kesejahteraan wilayah Indonesia. Sementara itu kategori keilmuan politik dalam skripsi ini berfokus pada perebutan wilayah Nusantara maritim yang ingin dikuasai oleh pihak asing serta menjadikan pelayaran sebagai alat revolusi bangsa.²²

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian skripsi ini adalah mengetahui visi maritim Indonesia tahun 1960-an sekaligus peran Ali Sadikin dalam pengembangan dunia maritim tahun 1963-1966. Selain itu, penelitian skripsi ini juga bertujuan untuk mengetahui peristiwa Laut Arafuru dalam perebutan Irian Barat dan membahas pentingnya sektor kemaritiman dalam konfrontasi Indonesia-Malaysia. Hal ini karena bidang maritim sangat penting bagi Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah lautan. Bidang kemaritiman dapat memberikan manfaat apabila Indonesia mampu memanfaatkannya dengan baik.

Mengacu pada dua permasalahan utama yang telah disebutkan di atas, penelitian skripsi ini bertujuan untuk mengetahui sosok Ali Sadikin yang muncul sebagai konseptor maritim dan mengidentifikasi implementasi kebijakan Menteri Ali Sadikin dalam pengembangan sektor kemaritiman Indonesia pada tahun 1963-1966.

²² Asca Putera, "Peranan PELNI Pada Perjuangan Trikora dan Dwikora" (Skripsi pada Program Sarjana Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia, 2012).

D. Tinjauan Pustaka

Sebagai acuan untuk menganalisis permasalahan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa buku yang memiliki relevansi dengan topik penelitian. Pustaka pertama yaitu buku berjudul *Ali Sadikin Visi dan Perjuangan sebagai Guru Bangsa* yang ditulis oleh Arrohman Prayitno dkk.²³ Buku ini mengulas tentang sosok Ali Sadikin sejak menjabat sebagai Gubernur DKI Jakarta. Selain itu, dibahas pula sosok Ali Sadikin sebagai Menteri Perhubungan Laut secara umum. Berdasarkan pandangan Ali Sadikin, perilaku, konsep, dan teori manajemen kepemimpinan merupakan hal-hal yang dapat diperoleh oleh siapapun selama individu tersebut mampu membuka hati dan pikiran untuk belajar sehingga kesempatan untuk menjadi pemimpin tetap terbuka. Ali Sadikin hanyalah manusia biasa yang pastinya memiliki kekurangan. Menurut pandangan pribadi Ali Sadikin, kelemahan terbesar dalam dirinya adalah sikap cepat marah atau emosi yang mudah meledak, walaupun tetap berusaha untuk meminimalisir kelemahannya tersebut. Sosok Ali Sadikin memiliki sifat yang sangat halus dan peka terhadap ketidakadilan, sehingga tidak akan pernah marah tanpa suatu alasan yang jelas. Ali Sadikin memiliki lima ciri kepemimpinan yaitu: *Pertama*, bersikap inkonvensional dan senantiasa mengutamakan responsibilitas, akuntabilitas, dan transparansi. *Kedua*, responsif dan selalu terlibat aktif. *Ketiga*, adanya desakan yang kuat dan mendasar dari dalam diri Ali Sadikin untuk selalu melakukan perbaikan dan evaluasi. *Keempat*, senantiasa menerapkan pola hubungan interpersonal kepada seluruh stafnya. *Kelima*, bersikap tanpa kompromi (jarang berubah pendirian).²⁴ Berdasarkan ulasan tersebut, penulis menganggap bahwa buku ini mampu memberikan gambaran yang relevan terkait sosok kepemimpinan Ali Sadikin.

Pustaka kedua adalah buku berjudul *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s* karya Singgih Tri Sulistiyono.²⁵ Buku ini

²³Prayitno, *Ali Sadikin*.

²⁴Prayitno, *Ali Sadikin*, hlm. 40.

²⁵ Singgih Tri Sulistiyono, *The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in The Process of National*

merupakan sebuah disertasi dan hasil penelitian yang menggunakan metode penelitian sejarah yang bertujuan untuk melacak pasang surut perkembangan pelayaran dan perdagangan antar daerah dalam proses integrasi ekonomi Indonesia dari tahun 1870-an sampai tahun sekitar 1970 yang terjadi di Jaringan Laut Jawa. Pemerintah Indonesia berusaha membangun pelayaran nasional dengan memanfaatkan keberadaan pelayaran KPM milik Belanda agar perkembangannya dapat diminimalisir dan dinasionalisasikan menjadi Pelayaran Nasional Indonesia secara perlahan.²⁶ Adanya persaingan perdagangan laut antara pelayaran swasta dan Singapura membuat Singapura memiliki posisi yang sangat penting. Kondisi itu mengakibatkan ketidakseimbangan jaringan Laut Jawa yang cenderung berpusat di Singapura. Peralihan kekuasaan dari Soekarno menjadi Soeharto juga memberikan dampak terhadap perubahan kebijakan mengenai hubungan Indonesia dengan Singapura. Pada awalnya, pemerintah Soekarno berusaha menghilangkan peranan Singapura dalam pelayaran Indonesia, namun pada masa Soeharto, kebijakan revitalisasi tersebut justru berusaha untuk dihilangkan. Keadaan ini mengakibatkan kerugian yang besar bagi Pulau Jawa. Jawa yang pada awalnya menjadi pesaing Singapura berubah menjadi subordinasi Singapura. Berdasarkan uraian tersebut, disertasi ini memiliki relevansi dengan penelitian penulis karena dapat memberikan gambaran pelayaran pasca kolonial.

Pustaka ketiga adalah buku berjudul *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Kapal di Indonesia* yang ditulis oleh Wiwoho Soedjono dkk.²⁷ Buku ini menjelaskan tentang kegiatan pengangkutan laut di Indonesia pada tahun 1964 secara umum. Periode tersebut masuk dalam tahun yang menjadi pembahasan dalam penelitian skripsi ini. Secara garis besar, hukum pengangkutan laut didefinisikan sebagai hukum yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan barang dan atau jasa orang menyeberangi laut. Pengangkutan

Economic Intergration in Indonesia 1870s-1970s (Disertasi pada Program Doktor Universitas Leiden, 2003).

²⁶Sulistiyono, *The Java*.

²⁷Wiwoho Soedjono, *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia* (Yogyakarta: Liberty, 1986).

merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (*embarkasi*) ke tempat tujuan (*debarkasi*) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. The Hague Rules 1924 tentang pengangkutan laut menerangkan bahwa perjanjian pengangkutan (*contract of carriage*) berlaku untuk perjanjian pengangkutan yang dimuat dalam *bill of lading* atau di dalam bentuk dokumen yang lain sepanjang dokumen itu memiliki hubungan dengan pengangkutan barang di laut. Perjanjian pengangkutan barang melalui laut dimaknai sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut (perusahaan pelayaran) dengan pengirim (pemilik barang), di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dengan memakai kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan dengan selamat (aman dan utuh), sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

Pihak pengangkut (dalam perjanjian pengangkutan) dapat dikatakan sudah mengakui menerima barang-barang dan sanggup untuk membawanya ke tempat yang telah ditunjuk serta menyerahkannya kepada orang yang dimaksudkan. Meskipun pada hakikatnya perjanjian pengangkutan harus tunduk pada pasal-pasal yang menjadi bagian umum dari perjanjian KUH Perdata, namun dalam undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bertujuan untuk kepentingan umum guna membatasi kebebasan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan. Regulasi tersebut meletakkan berbagai kewajiban khusus kepada pengangkut yang tidak boleh disingkirkan dalam perjanjian. Berdasarkan ulasan tersebut, buku ini memiliki relevansi dengan penelitian karena pada penelitian terdapat pula pembahasan pelayaran di wilayah Nusantara yang berhubungan dengan hukum laut yang berlaku pada saat itu.

Pustaka keempat adalah buku berjudul *Sejarah Maritim Indonesia* karya Abd. Rahman Hamid.²⁸ Buku ini memaparkan tentang pentingnya aspek maritim dalam perjalanan bangsa Indonesia. Sejak mengenal perdagangan laut di Asia pada abad 1 M, Nusantara bagian barat telah merasakan manfaat perdagangan maritim

²⁸ Abd Rahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia* (Yogyakarta: Ombak, 2013).

sekaligus terjadi alih proses pengetahuan dan kreasi teknologi perkapalan. Hasil studi seorang sejarawan Meilink-Roelofs pada tahun 1962 mengungkapkan bahwa perdagangan pada masa itu sudah mulai besar. Hal itu ditandai dengan adanya perdagangan lada yang menggunakan kapal bermuatan besar. Kerajaan-kerajaan Nusantara pernah berjaya dalam memanfaatkan potensi kelautan. Namun demikian, hal tersebut tidak bertahan lama karena adanya peralihan orientasi ke darat serta intervensi bangsa asing dalam merebut ruang pelayaran dan perdagangan sehingga mengakibatkan keruntuhan kekuatan maritim pribumi. Buku ini memiliki relevansi dengan penelitian penulis karena mampu memberikan gambaran mengenai kekuatan maritim yang bisa dimanfaatkan dan berdampak positif bagi kesejahteraan rakyat Indonesia.

Pustaka kelima adalah buku berjudul *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia* yang ditulis oleh Singgih Tri Sulistiyono.²⁹ Buku ini memaparkan bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang kehidupannya tidak bisa dipisahkan dari laut. Pasca kemerdekaan tahun 1945, Indonesia belum memiliki pelayaran nasional. Pelayaran di Indonesia didominasi oleh pelayaran Belanda yang bernama KPM. Pemerintah Indonesia melakukan perundingan dengan KPM terkait dengan pelayaran di Indonesia, namun karena perundingan tersebut gagal maka pemerintah Indonesia mendirikan PELNI. Persaingan yang muncul antara PELNI dan KPM selain disebabkan oleh persaingan ekonomi juga disebabkan oleh permasalahan politik karena Belanda tidak mau menyerahkan Irian Barat kepada pemerintah Indonesia. Pada tahun 1957, KPM diusir dari Indonesia dan meninggalkan 16.000 karyawan. Seluruh mantan karyawan KPM kemudian ditampung oleh PELNI.³⁰ Buku ini memiliki keterkaitan yang erat dengan penelitian penulis karena dapat mengantarkan untuk memasuki babak maritim di Indonesia. Selain itu, buku ini juga memberikan gambaran mengenai pelayaran di Indonesia setelah kemerdekaan.

²⁹Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia* (Jakarta: Depdiknas, 2004).

³⁰Sulistiyono, *Pengantar Sejarah*, hlm. 252.

E. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran membantu penulis dalam menentukan tujuan dan arah penelitian atau dapat dikatakan sebagai landasan suatu penulisan agar langkah yang ditempuh selanjutnya dapat jelas dan konsisten.³¹ Kerangka pemikiran digunakan untuk menjelaskan teori-teori yang relevan dengan topik penelitian. Skripsi ini mengangkat tentang Indonesia sebagai negara maritim sekaligus pemerintahan Ali Sadikin di Departemen Perhubungan Laut pada tahun 1963-1966. Skripsi ini dapat dikategorikan sebagai sejarah maritim dan sejarah politik, sehingga memiliki pendekatan-pendekatan terhadap teori maritim serta teori politik. Menurut Budiardjo, teori adalah generalisasi yang bersifat abstrak mengenai beberapa fenomena. Proses penyusunan suatu generalisasi teori senantiasa menggunakan konsep-konsep. Konsep tersebut lahir dalam pikiran manusia yang bersifat abstrak.³² Paradigma negara maritim memandang laut sebagai suatu keunggulan.³³ Selain menggunakan teori maritim dan teori politik, penelitian ini juga menggunakan konsep peran, pengembangan, sektor, dan kemaritiman yang berkaitan dengan pembahasan mengenai peran Ali Sadikin dalam pengembangan sektor kemaritiman. Dalam Oxford English Dictionary, istilah negara maritim (*maritime state*) mengarah pada hal yang berkaitan dengan kekuatan armada dan angkatan laut.³⁴ Seorang sejarawan maritim Amerika Serikat Alfred Thayer Mahan merumuskan enam elemen pendukung suatu negara dapat berkembang menjadi negara maritim. Enam elemen tersebut dibagi menjadi dua bagian. Tiga elemen pertama berkaitan dengan kondisi alam yang meliputi posisi geografi (*geographical Position*), kondisi wilayah (*physical conformation*), dan luas wilayah teritorial (*extent of territory*), sedangkan tiga elemen kedua berkaitan dengan aspek penduduk yang meliputi jumlah penduduk (*number of population*), karakter atau

³¹Koentjaraningrat, *Metode-metode*, hlm. 65.

³²P. Anthonius Sitepu, *Teori-Teori Politik* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hlm. 14.

³³Dahuri, "Membangun Kelautan Untuk Mengembalikan Kejayaan Sebagai Negara Maritim", (www.ppk-kp3k.kkp.go.id, diunduh 17 Agustus 2017).

³⁴Hamid, *Sejarah Maritim*, hlm. 23.

kebijakan nasional (*national character*), dan kebijakan pemerintah (*character of the governmental*).³⁵

Sejarah maritim merupakan salah satu bidang sejarah yang membahas segala sesuatu yang berhubungan dengan perkembangan aktivitas manusia di bidang kelautan.³⁶ Historiografi karya Adrian B. Lopian merupakan salah satu karya historiografi dalam bidang maritim yang mampu memicu penelitian-penelitian lanjutan terhadap bidang maritim. Karya itu juga mampu memberikan suatu sudut pandang kemaritiman dalam memahami sejarah Indonesia. Pendekatan sejarah maritim Indonesia selalu melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu yang menghubungkan ribuan pulau yang tersebar diseluruh wilayah. Wilayah tersebut merupakan suatu kesatuan sistem dari berbagai satu kesatuan bahari. J.C Van Leur membawa wawasan maritim Alfred Thayer Mahan tentang kepulauan Indonesia. Wawasan maritim Alfred Thayer Mahan terhadap sejarah VOC di Indonesia mengungkapkan bahwa peranan VOC merupakan kekuatan maritim yang terbesar. Meskipun demikian, Verhoeven menguraikan bahwa peranan VOC pada awalnya hanyalah sebagai alat perang yang bergerak dilautan.³⁷

Perbincangan mengenai teori maritim Alfred Thayer Mahan memunculkan dua istilah penting dalam sejarah maritim, yaitu *sea power* dan *naval power*. *Sea power* mengacu pada pengawasan menyeluruh terhadap lautan, sedangkan *naval power* mengacu pada angkatan bersenjata yang terorganisir di lautan.³⁸ Politik secara umum lebih memunculkan gambaran sebuah konflik sebagai proses pembuatan kebijakan-kebijakan politik pemerintahan yang berkaitan erat dengan konflik itu sendiri. Hal ini dapat terjadi karena dari beberapa bentuk perjuangan di

³⁵Hamid, *Sejarah Maritim*, hlm. 27.

³⁶Sulistiyono, *Pengantar Sejarah*, hlm. 2.

³⁷ Yuliati, "Kejayaan Indonesia Sebagai Negara Maritim (Jalesveva Jayamahe)", dalam *Jurnal Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, Vol. 27, No. 2, 2014 (<http://journal.um.ac.id/index.php/jppk/article/view/5523/2178>, diunduh 23 September 2017).

³⁸Hamid, *Sejarah Maritim*, hlm. 27.

antara manusia yang berusaha untuk memenuhi kebutuhannya, kehendaknya dan keinginannya terdapat berbagai cara yang dilakukan dan dipaksakan.³⁹

Menurut Budiharjo, apabila ilmu politik ditinjau dalam kerangka pemikiran yang lebih luas yakni sebagai pembahasan rasional dari berbagai aspek negara, maka keberadaan ilmu politik jauh lebih tua usiannya. Hal ini tercermin pada masa Yunani Kuno tentang pemikiran-pemikiran negara yang dimulai sejak tahun 450 SM melalui karya-karya ahli sejarah seperti Herodotus atau filsuf-filsuf seperti Plato (427-347 SM) dan Aristoteles (384-322 SM).⁴⁰ Politik cenderung berkaitan dengan kekuasaan (*power*), pengambilan keputusan (*decision making*), kebijakan umum (*public policy*), dan alokasi nilai-nilai (*allocations of value*). Secara harfiah, politik berasal dari bahasa Yunani klasik yaitu “polis” yang berarti “kota” atau “Negara Kota”. Dari istilah polis ini berkembang konsep polites yang memiliki arti warga negara dan konsep politikos yang berarti kewarganegaraan. Berdasarkan penjelasan etimologis tersebut, dapat disimpulkan bahwa politik merupakan sesuatu yang berhubungan dengan warga negara pada suatu negara kota. Sementara itu dalam bahasa Inggris, politik merujuk pada istilah *politics* yang memiliki makna kebijaksanaan (*policy*), sehingga apabila pengertian akar dari dua bahasa yang berbeda tersebut digabungkan, politik dapat dipahami sebagai suatu proses dan sistem penentuan dan pelaksanaan kebijakan yang berkaitan erat dengan warga negara dalam suatu negara kota.⁴¹

Banyak pendapat-pendapat lain mengenai pengertian politik. Harold D Laswell mengungkapkan bahwa politik merupakan suatu proses dalam bentuk “siapa yang mendapatkan apa, kapan dan bagaimana” (*Who Gets, What, When dan How*). Hans J Morgenthau berpendapat bahwa politik itu adalah “pertarungan untuk mendapatkan kekuasaan”, sedangkan David Easton merumuskan politik sebagai pola-pola kekuasaan, aturan dan kewenangan, kehidupan publik, pemerintahan, serta konflik yang kesemuanya tidak ada yang salah karena pandangan tersebut

³⁹Sitepu, *Teori-teori*, hlm. 1.

⁴⁰Sitepu, *Teori-teori*, hlm. 2.

⁴¹Sitepu, *Teori-teori*, hlm. 4.

merupakan pemahaman seseorang tentang politik. Pada hakekatnya, politik adalah kekuasaan (*power*) atau dengan kata lain merupakan instrumen yang mengatur masyarakat agar tetap taat dan tunduk pada aturan yang dapat diatur dengan menggunakan kekuasaan. Politik juga berhubungan dengan perjuangan untuk mendapatkan kekuasaan, menjalankan kekuasaan, mengontrol kekuasaan, dan menggunakan kekuasaan. Terdapat lima pandangan politik seiring dengan perkembangannya, yaitu *Pertama*, politik adalah usaha-usaha yang ditempuh warganegara untuk membicarakan dan mewujudkan kebaikan bersama. *Kedua*, politik adalah segala kegiatan yang berkaitan erat dengan penyelenggaraan negara dan pemerintahan. *Ketiga*, politik adalah segala kegiatan yang diarahkan untuk mencari dan mempertahankan kekuasaan dalam masyarakat. *Keempat*, politik adalah kegiatan yang berkaitan dengan perumusan dan pelaksanaan kebijakan umum. *Kelima*, politik adalah suatu konflik dalam rangka mencari dan mempertahankan sumber-sumber yang dianggap penting.⁴²

Pada bagian berikut ini akan dipaparkan mengenai konsep peran. Menurut Biddle dan Thomas, peran memiliki arti serangkaian rumusan yang membatasi perilaku-perilaku yang diharapkan dari pemegang kedudukan tertentu. Berdasarkan KBBI 1989, peran didefinisikan sebagai bagian tugas utama yang harus dilaksanakan. Pengertian peran menurut Soerjono Soekanto adalah aspek dinamis dari suatu kedudukan (*status*) dimana seseorang melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, sehingga seseorang tersebut dapat melaksanakan perannya. Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan peran adalah perilaku seseorang yang sesuai dengan status kedudukannya dalam masyarakat. Perilaku tersebut merujuk pada sosok Ali Sadikin dalam menjalankan peran sebagai Menteri Perhubungan Laut.⁴³

Pengembangan menurut Seels dan Richey adalah proses menerjemahkan atau menjabarkan spesifikasi rancangan kedalam bentuk fitur fisik. Pengembangan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah suatu usaha yang dilakukan secara sadar,

⁴²Sitepu, *Teori-teori*, hlm. 4.

⁴³Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar* (Jakarta: Rajawali Press, 2012).

terencana, terarah, untuk membuat atau memperbaiki sektor kemaritiman yang dilakukan secara sadar oleh Ali Sadikin demi menciptakan kualitas atau mutu kemaritiman yang baik.⁴⁴ Teori sektor menurut KBBI Kemendikbud adalah lingkungan suatu usaha, sehingga usaha yang dimaksud dalam penelitian ini adalah usaha kearah kemaritiman atau hal-hal yang berkaitan dengan maritim.⁴⁵ Teori maritim, teori politik, dan pendekatan-pendekatan yang telah dijelaskan di atas dibutuhkan dalam penelitian ini untuk mengetahui dan menganalisis Indonesia sebagai wilayah maritim pada masa pemerintahan Ali Sadikin. Wilayah Indonesia yang sebagian besar adalah wilayah lautan, memerlukan strategi-strategi pelayaran yang baik agar mampu menghubungkan antara wilayah Indonesia serta pelayaran-pelayaran asing yang mendominasi perairan Indonesia. Oleh sebab itu, pemerintah berusaha menerapkan strategi politik agar memberikan keuntungan bagi pemerintahan dan mengatur kebijakan-kebijakan kapal yang berlayar di wilayah Indonesia.

F. Metode Penelitian

Skripsi ini disusun oleh penulis dengan menggunakan metode sejarah. Metode sejarah dapat digunakan oleh sejarawan untuk merekonstruksi peristiwa masa lampau. Metode sejarah adalah sekumpulan prinsip serta aturan yang sistematis yang mampu membantu sejarawan untuk mengumpulkan sumber-sumber penelitian, menilai secara kritis, serta menciptakan sintesis dalam hasil bentuk tulisan ilmiah.⁴⁶ Metode penelitian sejarah dibagi menjadi empat tahapan yaitu sebagai berikut:

⁴⁴ Alim Sumarno, *Penelitian Kausalitas Komparatif* (Surabaya: Elearning Unesa, 2012).

⁴⁵ “KBBI Kemendikbud” (<https://kbbi.kemdikbud.go.id/> diakses 20 Agustus 2017).

⁴⁶ Nugroho Notokusanto, *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer* (Bandung: Mega Bookstore, 1964), hlm. 11.

1. Heuristik

Heuristik adalah tahap pertama dalam penelitian sejarah yaitu proses pengumpulan sumber penelitian untuk penulisan sejarah. Sumber sejarah dibagi menjadi dua yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber sejarah yang dikumpulkan harus relevan dengan topik penelitian. Sumber yang digunakan dalam penelitian ini meliputi sumber primer dan sumber sekunder.

Sumber primer adalah sumber yang memuat informasi dari pelaku ataupun saksi dari peristiwa tersebut. Pada penelitian ini, sumber primer yang digunakan meliputi majalah *Bahtera Ampera* yang memuat pidato Menteri Perhubungan Laut Ali Sadikin yang didapatkan dari arsip Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, berita dari koran *Kompas* yang berisi kegiatan yang dilakukan Ali Sadikin saat menjabat Menteri Perhubungan Laut yang diperoleh dari Pusat Informasi Kompas Jawa Tengah, berita kegiatan Menteri Perhubungan Laut Ali Sadikin yang didapat dari koran *Sinar Harapan* milik arsip Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, pidato Soekarno saat melantik Ali Sadikin yang didapatkan dari Arsip Nasional Republik Indonesia, foto-foto Ali Sadikin yang diperoleh dari Arsip Nasional Republik Indonesia dan Depo Arsip Kementerian Perhubungan di Bandung, dokumen surat keputusan menteri, serta dokumen surat keputusan Presiden Soekarno.

Sumber sekunder adalah sumber yang digunakan untuk melengkapi sumber primer. Sumber sekunder dapat berupa buku yang mempunyai relevansi dengan penelitian, disertasi, tesis, skripsi, karya tulis ilmiah, atau jurnal-jurnal. Sumber sekunder yang digunakan dalam penelitian ini didapatkan dari telaah pustaka di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PERPUSNAS RI), Perpustakaan Kemendikbud (Kementerian Pendidikan dan kebudayaan) gedung C lantai 3, Direktorat Sejarah di gedung E Kemendikbud (Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan), Pusat Dokumentasi HB. Jassin Cikini, Perpustakaan umum DKI Jakarta Cikini, Perpustakaan Bappenas, Perpustakaan Kementerian Perhubungan di Jakarta, Depo Arsip Kementerian Perhubungan di Bandung, Perpustakaan Batu Api di Bandung yang merupakan Perpustakaan Sejarah milik alumni sejarah Universitas Padjajaran, Perpustakaan Universitas Indonesia, Kompas Jawa Tengah, Suara

Merdeka, Depo Arsip Jawa Tengah, Perpustakaan Sejarah Undip, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya (FIB) Undip, dan Perpustakaan Widya Puraya Undip.

2. Kritik Sumber

Kritik sumber adalah tahap kedua dalam penelitian sejarah. Kritik sumber digunakan untuk mengetahui kredibilitas sumber yang didapatkan oleh penulis. Kritik sumber terbagi menjadi dua yaitu kritik internal dan kritik eksternal. Kritik internal adalah proses yang dilakukan untuk mempelajari isi sumber apakah relevan dengan penelitian serta apakah benar dikeluarkan oleh instansi terkait yang mengeluarkan data.⁴⁷ Sementara itu, kritik eksternal merupakan kritik sumber dengan meninjau kondisi fisik sumber apakah kertas yang digunakan sesuai dengan kertas sezaman. Pada penelitian ini penulis tidak melakukan kritik eksternal karena sumber-sumber didapatkan dari instansi negara yang terkait kredibilitasnya.

3. Interpretasi Sumber

Interpretasi adalah suatu usaha untuk memahami fakta sejarah serta memilih fakta mana saja yang dapat digunakan dari sumber-sumber sejarah yang sudah melalui proses kritik internal dan eksternal. Interpretasi sumber digunakan untuk memahami makna sesungguhnya yang didapatkan dari sumber-sumber. Fakta-fakta tersebut kemudian disusun secara kronologis dan menciptakan hubungan sebab akibat

4. Historiografi

Historiografi adalah proses terakhir dari penelitian sejarah yaitu proses penulisan sejarah. Fakta-fakta sejarah yang diperoleh dari sumber-sumber disusun menjadi sebuah penulisan ilmiah. Objektivitas sangat diperlukan walaupun subjektivitas tidak bisa dihindari (namun dapat diminimalisir). Peranan imajinasi dan kreativitas sangat diperlukan dalam penulisan sejarah sehingga dapat menghasilkan suatu karya sejarah yang baik dan benar.

⁴⁷Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terjemahan Nugroho Susanto (Jakarta: Ui Press, 1985), hlm. 112.

G. Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penulisan skripsi “Peran Ali Sadikin dalam Pengembangan Sektor Maritim di Indonesia 1963-1966” terdiri dari lima bab. Bab I merupakan bab pendahuluan yang berisi subbab latar belakang dan permasalahan, ruang lingkup, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, metode penelitian, sistematika penulisan. Bab II berisi uraian mengenai visi maritim Indonesia tahun 1960-an yang terdiri dari subbab visi maritim Indonesia menurut Soekarno. Soekarno sudah sejak lama menyadari bahwa potensi Indonesia dalam bidang maritim perlu dikembangkan karena sebagian besar wilayah Indonesia merupakan wilayah lautan. Melalui visi maritim, seluruh wilayah Indonesia diharapkan dapat terjangkau dengan baik. Visi maritim yang diungkapkan oleh Soekarno tidak terlepas dari cita-citanya tentang masa depan yakni membangun negara yang berdaulat dari Sabang sampai Merauke, membangun masyarakat yang adil dan makmur, serta menjalin persahabatan dengan seluruh bangsa-bangsa sehingga mampu menciptakan tatanan dunia baru yang damai tanpa *l’exploitation de nation par nation*. Subbab kedua dalam Bab ini mengulas tentang visi maritim Indonesia berdasarkan pembentukan Nasional Semesta berencana 1961-1969 yang tercantum dalam Ketetapan MPRS guna merealisasikan cita-cita Indonesia sesuai dengan Undang-Undang Dasar. Subbab ini juga membahas faktor maritim, khususnya yang berkaitan dengan perhubungan laut. Faktor tersebut merupakan alat yang dapat digunakan untuk pemeratakan keadaan ekonomi di wilayah Indonesia serta menunjang hubungan politik dan pemerintahan dengan wilayah lainnya. Subbab ketiga dalam Bab ini adalah visi maritim Indonesia berdasarkan Deklarasi Ekonomi Indonesia tahun 1963. Deklarasi Ekonomi Indonesia merupakan contoh nyata dari manifesto politik yang disampaikan oleh Soekarno pada pidatonya tanggal 17 Agustus 1959 tentang visi maritim. Keberadaan visi maritim yang telah dicantumkan dalam ketetapan MPRS dan Deklarasi Ekonomi secara tidak langsung mengartikan bahwa bidang kemaritiman merupakan hal yang sangat vital untuk Indonesia.

Bab III menjelaskan mengenai sosok Ali Sadikin serta peristiwa maritim yang terjadi di Indonesia. Ali Sadikin merupakan sosok pria tegas yang sangat

mengagumi Soekarno. Ali Sadikin sempat menjadi Angkatan Laut Republik Indonesia yang kemudian menjadi awal karirnya untuk terjun di dunia kemaritiman hingga mengantarkannya menjadi Menteri Perhubungan Laut tahun 1963-1966. Bab ini mengulas mengenai latar belakang keluarga Ali Sadikin. Meskipun berasal dari keluarga bangsawan, sosok Ali Sadikin tetap rendah hati dan tidak menggunakan gelar Raden. Sikap rendah hatinya tersebut menurun dari kedua orangtuanya. Selain mengulas tentang latar belakang keluarga, bab ini juga memaparkan riwayat pendidikan, karir dan penghargaan-penghargaan yang diperoleh Ali Sadikin. Selain itu, bab ini juga menjelaskan mengenai peristiwa maritim yaitu pertempuran Laut Arafuru. Meskipun tidak terlibat langsung dalam pertempuran tersebut, namun Ali Sadikin memiliki peran saat berada di Angkatan Laut Republik Indonesia. Bab ini juga membahas keterlibatan sektor maritim dalam konfrontasi Indonesia-Malaysia sehingga dapat dikatakan bahwa konfrontasi tersebut juga memanfaatkan wilayah perairan.

Bab IV dalam skripsi ini membahas mengenai implementasi kebijakan Ali Sadikin. Kebijakan-kebijakan tersebut diterapkan pada bidang perkapalan, bidang pelayaran, dan bidang pelabuhan. Pada bidang perkapalan, Menteri Perhubungan Laut Ali Sadikin melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 310 Tahun 1964 melaksanakan perjalanan dinas ke negara Jepang dengan tujuan perluasan usaha-usaha angkutan pada umumnya. Selain melakukan perjalanan dinas, Ali Sadikin juga mengeluarkan peraturan mengenai kapal-kapal di Indonesia agar memiliki sertifikasi klasifikasi yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Hal itu bertujuan untuk pengawasan keselamatan kapal-kapal yang melakukan pelayaran di wilayah perairan Indonesia. Selain itu, didirikan pula PT. Kodja sebagai perusahaan perkapalan milik Indonesia yang menangani permasalahan kapal dan menyediakan bahan baku kapal-kapal di Indonesia.

Pada bidang Pelayaran, Ali Sadikin mengeluarkan peraturan No. P.N. 1/10/16 pada tanggal 4 Desember 1963 tentang informasi dan komunikasi PELNI. Berdasarkan peraturan tersebut, komunikasi dalam perusahaan PELNI dibatasi hanya seputar informasi umum saja. Hal ini terjadi karena banyak hal yang mengancam stabilitas negara, sehingga PELNI sebagai perusahaan negara pada saat

itu perlu dijaga dan diperhatikan agar terhindar dari serangan-serangan yang memanfaatkan informasi yang berasal dari perusahaan negara. Pada bidang pelabuhan, Pemerintah mendirikan *the port of forces* atau penguasaan-penguasaan pelabuhan. *Port of forces* hanya memiliki satu kekuasaan tertinggi yang memiliki tanggungjawab mengikat. Meskipun terdapat Dewan Pelabuhan, namun yang menjadi penanggung jawab utama keadaan pelabuhan adalah *port of forces* tersebut. Ali Sadikin menegaskan bahwa penertiban pelabuhan merupakan hal yang sangat penting dikarenakan tingginya ketidakefisiensi karyawan-karyawan pelabuhan sehingga menyebabkan kerugian. Bab V atau bab terakhir dalam skripsi ini berisi simpulan. Simpulan merupakan jawaban dari pertanyaan-pertanyaan yang diajukan dalam skripsi ini.