

## **MEMBANGUN KARAKTER BERORIENTASI KEMARITIMAN**

Nugroho Hari Purnomo

Jurusan Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya  
Kampus Ketintang Surabaya; email : nugrix@gmail.com

***Abstrak** : Tulisan ini bertujuan mengkaji realitas kehidupan sejarah kaitannya dengan masa kini, guna menyusun arah pendidikan karakter bangsa untuk masa depan khususnya dari sudut pandang geografi. Berdasarkan fakta sejarah, berabad-abad kejayaan nenek moyang Bangsa Indonesia disebabkan karena memiliki orientasi maritim dan perdagangan yang didukung sumberdaya pertanian. Sebaliknya pergeseran orientasi ke agraris saja mengakibatkan keruntuhan peradaban. Kehidupan agraris subsisten di lahan subur akan memiliki tantangan yang berbeda dengan kehidupan laut yang fluktuatif dan tidak bersahabat. Masing-masing orientasi tersebut akan ditopang oleh karakter yang berbeda. Untuk mencapai kejayaan kembali perlu berorientasi menjalani kehidupan sebagai bangsa maritim yang mandiri dan berdaulat, dengan topangan ekonomi perdagangan yang kuat. Kondisi alam maritim harus dihadapi dengan karakter yang berorientasi maritim, yaitu keberanian, percaya diri, dan kerja keras, yang dilandasi oleh kecerdasan dan kebersamaan.*

***Kata kunci** : Karakter, Kemaritiman*

### **PENDAHULUAN**

Untuk menyusun arah pembangunan karakter bangsa, ada baiknya didasarkan pada realitas pasang surutnya kehidupan sejarah bangsa dan realitas berdasarkan wilayah geografi. Kronologi sejarah dapat menjadi pintu untuk menilai karakter para pelaku kehidupan di masa lampau. Wilayah geografi menjadi wadah kiprah kehidupan yang nyata.

Tulisan ini mencoba untuk menganalisis realitas kehidupan sejarah kaitannya dengan masa kini, guna menyusun arah pendidikan karakter bangsa untuk masa depan khususnya dari sudut pandang geografi. Dalam tulisan ini dominan pada konteks Jawa. Catatan sejarah menunjukkan Jawa lebih dikenal dan menentukan integrasi Nusantara atau Indonesia (Lombard, 2005; Nugroho, 2011).

### **KEJAYAAN**

Bahan pengawet mumi Mesir yang berumur sekitar 3000 SM diketahui menggunakan kapur barus (*Dryobalanops aromatica*) (Nugroho, 2011). Pada

masa tersebut kamper atau kapur barus merupakan barang mewah yang hanya dijumpai di Nusantara khususnya Sumatra. Arkeolog Giorgio Buccellati ketika melakukan penggalian situs arkeologi di Terga, Efrat Tengah yang berumur 1700 SM, menemukan adanya wadah yang diperkirakan berisi cengkeh (Dick-Read, 2008). Pada masa tersebut, cengkeh hanya tumbuh dan berkembang secara baik di Kepulauan Maluku. Demikian juga dengan temuan arkeologi berupa sisa fosil biri-biri di Pulau Timor yang diperkirakan dari tahun 1500 SM (Nugroho, 2011). Pada masa tersebut biri-biri merupakan hewan yang berasal dan ditenakkan di wilayah Timur Tengah. Dari Ketiga catatan menunjukkan bahwa pada kurun waktu tersebut telah terjadi hubungan perdagangan antara wilayah Timur Tengah dengan wilayah Nusantara.

Diperkirakan para pedagang Nusantara memiliki peranan yang penting dalam distribusi komoditas-komoditas tersebut. Dick-Read (2008) menyebutkan bahwa belum ada bukti sejarah bahwa kapal India melintasi laut merah. Demikian juga keyakinan bahwa bangsa Persia dan Arab masa itu belum mengarungi lautan dan sebatas berdiam di wilayah pantai. Cina juga bukan pedagang yang melintasi lautan, karena bangsa Cina baru berlayar ke Asia Tenggara sekitar abad ke-7. Hipotesis kuat mengenai pelaut yang berhubungan dengan Mesir dan Romawi adalah pelaut Austronesia yang berasal dari Nusantara. Pada masa itu Sumatra dan Jawa dikenal sebagai wilayah para pelaut yang melakukan perdagangan dengan bangsa Cina dan Timur Tengah (Nugroho, 2011).

Pada relief Candi Borobudur terdapat sepuluh pahatan kapal. Enam relief kapal besar mengguakan layar dan empat relief kapal kecil menggunakan dayung. Relief ini memberikan gambaran bahwa bangsa Nusantara pada masa itu telah mengenal teknologi kemaritiman. Pahatan relief tersebut sangat kuat mencerminkan budaya bahari masyarakat waktu itu. Penghidupan di laut meliputi usaha pemanfaatan sumberdaya dan perdagangan lintas laut.

Meskipun Borobudur dan Prambanan dibangun dipedalaman Jawa Tengah, namun terbuka kemungkinan adanya akses ke pantai utara Jawa. Bangunan megah tersebut hanya mungkin didirikan di sebuah pusat kerajaan yang kuat dan makmur (Krom, 1931b; dalam Jordaan, 2009). Keberadaan relief kapal dan posisi

bangunan agung di pedalaman, menunjukkan bahwa kemakmuran bersumber dari kombinasi pemanfaatan sumberdaya pertanian dan kemaritiman.

Perpindahan pusat pemerintah dari Jawa Tengah ke Jawa Timur tidak menyurutkan kejayaan maritim Nusantara. Pada masa Airlangga sampai Majapahit, Jawa dikenal sebagai pusat perdagangan maritim. Pusat perdagangan ini menjadi simpul zone perdagangan di Asia. Zona tersebut meliputi Teluk Benggala, Selat Malaka, Laut Cina Selatan, Laut Sulu, dan Laut Jawa. Laut Jawa merupakan laut inti dari Asia Tenggara karena mengintegrasikan berbagai elemen kehidupan masyarakat yang melingkunginya (Houben dalam Nugroho, 2011). Lebih lanjut Nugroho (2011) menjelaskan beberapa teks sejarah yang menunjukkan wilayah pengaruh Majapahit meliputi Nusantara (Indonesia dan Australia), Desantara (Indocina), dan Dwipantara (India dan Cina). Dari India ini jalur perdagangan berlanjut menuju ke timur tengah. Jalur perdagangan laut dari Jawa ke seluruh wilayah timur tengah dan berlanjut ke Eropa dikenal sebagai jalur rempah.

Wujud dari kerajaan maritim nasional adalah peranan Jawa memerankan sebagai penjaga dan pelindung kawasan. Peran utama yang penting adalah melindungi dan menghilangkan ancaman jalur perdagangan laut. Penguasa di Jawa juga berperan dalam menetralkan konflik yang terjadi di beberapa wilayah seperti suksesi di Banjar, konflik Bu-ni (Kalimantan) dengan Sulu, serta konflik Malaka dengan Siam (Nugroho, 2011). Terakhir adalah bantuan Pati Unus dari Demak ke Malaka dalam menghadapi Portugis.

Puncak kejayaan Majapahit sebagai negara maritim didukung oleh industri perkapalan yang maju. Sebelumnya pada abad ketiga, kapal Jawa (Kun-Lun-Po) memiliki panjang 61 meter, tinggi dari muka air laut sekitar 9 meter, dengan 4 buah layar. Kapal *Junco* (prahu khas Jawa) pada era Majapahit diperkirakan mencapai panjang 313,2 sampai 391,5 meter (Nugroho, 2011). Ukuran kapal Jawa tersebut merupakan yang terbesar di zaman tersebut. Catatan dari orang Belanda yang ada tentang industri kapal di Jawa menyebutkan, bahwa pusat galangan kapal ada di Lasem. Wilayah ini terletak antara pelabuhan Tuban dan Jepara, serta dekat dengan hutan Jati Rembang sebagai sumber bahan baku (Nugroho, 2011).

## **KERUNTUHAN**

Kejayaan perdagangan maritim Jawa yang berlangsung dari Mesir Kuno mulai meredup pada masa akhir Demak yang digantikan Pajang. Masa berikutnya adalah di sekitar tahun 1570 dengan kehadiran Pemanahan yang membangun Kerajaan Mataram Kotagede Yogyakarta (Richfles, 2006). Secara ekonomi wilayah ini cenderung jauh dari pusat perekonomian yang berada di pesisir utara Jawa. Basis pertanian menjadi andalan pengusa ini dan keturunannya.

Mataram dikokohkan oleh Sutowijoyo yang bergelar Penembahan Senopati (1587), sebagai orang yang meletakkan kembali kekuasaan serta pusat budaya Jawa di Yogyakarta dan sekitarnya untuk masa-masa selanjutnya. Beliau merintis kembali usaha menyatukan wilayah-wilayah di bekas Majapahit di bawah Mataram. Namun demikian sampai di akhir kekuasaannya, Surabaya yang berkembang menjadi pusat perdagangan antar pulau tidak berhasil ditundukkan di bawah Mataram. Hal ini menunjukkan bahwa perekonomian Mataram di era ini masih kuat di agraris dan belum optimal di maritim.

Turunannya adalah Sultan Agung (1613-1645) yang terkenal sebagai penakluk terbesar terakhir di Nusantara. Sultan Agung berhasil menyatukan seluruh Jawa Tengah, Jawa Timur, Madura, Kalimantan Barat Daya, bahkan Palembang. Keberaniannya melakukan serangan terhadap VOC di Batavia merupakan usaha yang terakhir dalam kekuasaannya meskipun tidak dapat menguasai Batavia serta Banten di sisi timur Batavia. Salah satu kegagalan Sultan Agung menyatukan Nusantara karena tidak punya angkatan laut yang memadai (Vlekke, 2008).

Namun demikian dibalik keberhasilan menguasai Jawa Tengah dan Jawa Timur, ada banyak hal yang menjadi awal keruntuhan Nusantara untuk kurun waktu berikutnya. Kehancuran di banyak wilayah pantai utara Jawa, terbengkalainya lahan pertanian, dan pemindahan penduduk dari pesisir ke pedalaman akibat peperangan, telah menimbulkan kemerosotan di bidang perekonomian. Hal yang penting adalah orientasi Mataram di bawah kepemimpinan Sultan Agung yang dapat disingkap berdasarkan dialognya dengan utusan VOC Rijckloff van Goens. Sultan Agung memandang rendah perdagangan

dan juga kaum pedagang (Richfles, 2006; Nugroho, 2011). Pandangan ini diikuti oleh para pembesar Mataram yang lebih berkiprah di bidang pertanian.

Penerus Sultan Agung yaitu Amangkurat I yang mulai bertahta tahun 1648, dikenal memiliki tabiat buruk dan kejam. Saat menjadi putra mahkota, beliau telah terlibat dalam skandal urusan wanita. Orang-orang dekatnya yang dicurigai menentangnya disingkirkan. Para pemimpin Islam yang mengingatkan akan kelakuan buruknya, oleh Amangkurat I dihabisi dengan dibantai di alun-alun kerajaan yang terdiri dari sekitar 5000-6000 pria, wanita, dan anak-anak (catatan Rijckloff van Goens dalam Richfles, 2006).

Perilaku arogannya juga telah menjadikan banyak wilayah penting di luar Jawa yang sebelumnya tunduk dengan Mataram mulai memisahkan diri. Amangkurat I berkeinginan untuk mendapatkan keuntungan perdagangan secara langsung khususnya dari VOC tanpa lewat para saudagar. Tahun 1655 Amangkurat I memerintahkan agar seluruh pelabuhan di pesisir utara Jawa ditutup sama sekali (Richfles, 2006). Kapal-kapal besar diambil alih dan kapal-kapal kecil dimusnahkan. Tindakan tersebut untuk mempermudah tindakan mengumpulkan pajak, sekaligus keinginan untuk menghancurkan pesisir karena tidak mampu menguasainya. Hal ini terjadi karena Amangkurat I tidak mampu mengirim ekspedisi militer yang besar, militernya hanya digunakan melindungi dirinya di pusat kerajaan karena banyaknya ancaman laten.

Tindakan-tindakan tersebut merupakan upaya Amangkurat I supaya Mataram hanya memiliki satu perdagangan saja yaitu dengan VOC. Menurut Richfles (2006), alasan ini ditempuh supaya raja mendapatkan keuntungan sebagai berikut. (1) Pajak pesisir langsung ke kerajaan. (2) Menjalin hubungan dengan VOC sesuai perjanjian sebelumnya. (3) Menerima hadiah dari VOC untuk kemegahan dan kemewahan kerajaan. (4) Menerima uang dari VOC untuk menutup defisit keuangan.

Perilaku kepemimpinan yang buruk tersebut melahirkan persekutuan antara keluarga dengan wilayah-wilayah yang ditindas untuk melakukan perlawanan terhadap Amangkurat I. Di lingkungan kraton sendiri telah berkembang kelompok-kelompok pangeran yang dihinggapi rasa iri, dendam, dan

ambisi (Richfles, 2006). Demikian juga dengan wilayah-wilayah yang pernah diperlakukan dengan semena-mena. Pemberontakan yang semakin meluas, kekuasaan Amangkurat I yang melemah, dan selanjutnya perpecahan kekuatan pemberontak, menjadikan tidak adanya penguasa yang berpengaruh lagi di Mataram. Kondisi ini menjadi momentum awal kehancuran kejayaan Nusantara setelah berabad-abad berjaya.

Saat kekuasaan Amangkurat I melemah, VOC secara perlahan dan pasti mulai mengambil alih perdagangan laut seluruh Nusantara. Saat terjadinya pemberontakan sampai hancurnya Amangkurat I, VOC selalu mengamati dengan cermat konstelasi yang terjadi dalam perpolitikan di Mataram. Kehancuran Amangkurat I dan perpecahan para pemberontak, menjadikan posisi VOC semakin kuat dan berpengaruh di Nusantara. Pada masa berikutnya tidak ada lagi penguasa Mataram yang mandiri dan bebas dari dominasi VOC. Hal ini bisa diduga sebagai awal dari kekuasaan politik dan perdagangan kolonialisasi dari VOC ke Belanda sampai kurun waktu kemerdekaan Republik Indonesia tahun 1945.

Setelah VOC bangkrut, 95% pelayaran domestik Nusantara dikuasai dan disubsidi oleh Pemerintah Belanda dengan menugaskan KPM sebagai pelaksana (Swasono, 2014). Untuk pengangkutan dari Nusantara ke Eropa ditangani oleh perusahaan pelayaran Belanda NISM. Kebijakan ini merupakan bentuk monopoli untuk mempertahankan pelayaran laut sebagai upaya menjaga keutuhan tanah jajahan dari ancaman Inggris dan Portugis (Swasono, 2014). Selanjutnya dijelaskan bahwa ketika KPM dinasionalisasi oleh Republik Indonesia tahun 1957, kapal-kapal yang ada, oleh Belanda dijual kepada pengusaha Singapura. Pelni (Pelayaran Nasional Indonesia) yang mengambil alih pengelolaan KPM, hanya mewarisi aset bangunan yang ada di darat (Kartohadiprojo dalam Swasono, 2014). Kemerdekaan dan kedaulatan Indonesia ternyata belum mampu untuk melanjutkan penguasaan alur perdagangan laut domestik maupun internasional yang sudah ribuan tahun dikuasai nenek moyang dan ratusan tahun oleh kolonial.

## **ORIENTASI DAN KARAKTER**

Kronologi sejarah kejayaan dan keruntuhan yang panjang menunjukkan bahwa tumpuan kemajuan peradaban ditentukan oleh orientasi dan karakter pemimpin dan masyarakatnya. Untuk mewujudkan keduanya, diperlukan komitmen yang kuat seluruh elemen bangsa. Beberapa nilai karakter kunci yang menjiwai pemimpin dan masyarakatnya dalam kronologi sejarah tersebut dapat dicermati sebagai berikut.

Karakter berkaitan dengan kekuatan moral, berkonotasi positif bukan netral (Raka, 2013). Selanjutnya disebutkan bahwa orang berkarakter adalah orang yang punya kualitas moral (tertentu) positif. Karakter atau kualitas moral positif yang dimiliki pimpinan dan masyarakat menjadi landasan hebatnya suatu peradaban.

Secara umum pemimpin dan masyarakat dizaman nenek moyang sampai setidaknya Demak, memiliki orientasi yang kuat sebagai bangsa kemaritiman. Laut menjadi bagian utama untuk memperdagangkan komoditas yang bersumber dari daratan. Hasil sumberdaya agraris di daratan, difokuskan untuk diperdagangkan melalui lautan. Hal tersebut menunjukkan adanya aktivitas budaya terintegrasi antara agraris, dagang, dan maritim yang menjiwai masyarakat. Aktivitas budaya yang menjiwai masyarakat pasti ditopang oleh karakter yang dimiliki pemimpin dan masyarakatnya. Pemimpin dan masyarakat yang punya kualitas moral positif sehingga mampu berkomitmen untuk mewujudkan orientasi yang mensinergikan budaya agraris, dagang, dan maritim.

Sebaliknya pada masa Mataram, orientasi perdagangan dan kemaritiman ditinggalkan dan hanya orientasi di pertanian. Orientasi menjadi titik penting dalam kaitannya dengan karakter. Tantangan hidup di darat dengan di laut tentu berbeda, demikian juga dengan pekerjaan petani dan pedagang. Kehidupan di laut jauh lebih berat dalam menghadapi kekuatan alam dibandingkan dengan kehidupan di darat. Aktivitas pertanian subsisten di lahan subur Jawa juga akan lebih sedikit tantangannya dibandingkan dengan aktivitas perdagangan. Ketidakpastian dan risiko kehidupan di laut atau berdagang memerlukan dukungan karakter yang lebih kompleks daripada menjadi petani subsisten di lahan subur.

Perbedaan tantangan karena perbedaan orientasi akan menentukan karakter. Dengan demikian orientasi menentukan kekuatan dan kelemahan karakter.

### **WARISAN NIR KARAKTER**

Pemimpin di era nenek moyang sampai Demak diyakini memiliki karakter atau kualitas moral positif karena orientasi pada kehidupan yang keras, berbalikan dengan era Mataram khususnya Amangkurat I yang memilih kehidupan nyaman. Tempaan kehidupan membentuk karakter dan menghadapi alam harus berkarakter. Pilihannya adalah kehidupan keras atau nyaman. Kehidupan keras membentuk dan ditopang karakter yang kuat, sebaliknya kehidupan nyaman membentuk dan ditopang karakter yang lemah.

Pasca kemerdekaan Bangsa Indonesia masih mewarisi orientasi kehidupan agraris warisan Mataram dan dampak buruk kolonialisme. Tanah subur di Jawa dengan pertanian subsisten merupakan kebudayaan agraris yang dominan. Secara ekonomi agraris, pertanian subsisten pada era ini akan berujung pada involusi pertanian (Geertz, 1963 dalam Wahono, 2003). Artinya akan terjadi pelemahan ekonomi apabila tetap bertahan pada sistem pertanian subsisten.

Keadaan tersebut melahirkan sifat-sifat yang menjadi ciri masyarakat Indonesia. Lubis (2008) menyebut ciri masyarakat Indonesia diantaranya adalah hipokrit atau munafik, segan dan enggan bertanggung jawab, berjiwa feodal, percaya tahayul, watak yang lemah, serta menggerutu dan mencela. Koentjaraningrat (2002) lebih menyederhanakan dengan menyebutkan bahwa manusia Indonesia memiliki mentalitas nerabas. Mentalitas nerabas merupakan puncak dari ciri-ciri buruk yang dimiliki manusia.

Kecenderungan menguatnya ciri buruk masyarakat Indonesia tersebut menurut Raka (2013) disebabkan oleh hal berikut ini. (1) Terlenu oleh sumber daya alam yang melimpah. (2) Pembangunan ekonomi yang terlalu bertumpu pada modal fisik. (3) Surutnya idealisme, berkembangnya pragmatisme yang overdoses. (4) Kurang berhasil belajar dari pengalaman bangsa sendiri. Terlebih lagi globalisasi dengan ideologi kapitalisme lebaralnya, telah membangun manusia dengan sifat materialis, hidonis, dan prakmatis sebagai upaya kapitalisme liberal membentuk budaya konsumtif.



Persoalannya adalah, untuk memuaskan budaya konsumtif yang sekedar memenuhi kenikmatan dan gaya hidup, memerlukan ongkos sosial yang tinggi. Disisi lain, orientasi kesenangan hidup dalam budaya konsumtif cenderung menjadikan orang enggan belajar dan bekerja keras sehingga tidak produktif. Masyarakat dengan keinginan biaya yang tinggi, sementara produktifitasnya rendah, mendorong pemikiran dan tindakan pragmatis secara kolektif. Hal inilah yang menjadikan perilaku nerabas seperti korupsi, manipulasi, over eksploitasi sumberdaya alam, over hutang menjadi sangat potensial. Amangkurat I telah menjadi contoh hal semacam ini.

### **GEOGRAFI UNTUK PENGUATAN KARAKTER KEMARITIMAN**

Kejayaan masa lampau tidak mungkin tanpa adanya pendidikan karakter bagi masyarakat. Pendidikan karakter harus dimulai dari realitas yang nyata. Lima karakter penting yang harus dikembangkan secara fokus, yaitu kejujuran, kepercayaan diri, apresiasi terhadap kebhinekaan, semangat belajar, dan semangat kerja. (Raka, 2013). Fakta sejarah dan analisis para ahli dapat menjadi pedoman untuk pengembangan pendidikan karakter generik yang harus dimiliki semua warga negara seperti tercantum di Tabel 1.

Tabel 1. Persoalan Karakter dan Karakter Generik yang Dikembangkan

<b>No.</b>	<b>Persoalan Karakter yang Urgen</b>	<b>Karakter Generik yang Dikembangkan</b>
1	Hipokrit atau munafik	Jujur
2	Segan dan enggan bertanggung jawab	Bertanggung jawab
3	Berjiwa feodal	Demokratis
4	Percaya takhyul	Rasional
5	Watak yang lemah (tidak memiliki pendirian)	Berpendirian teguh
6	Menggerutu dan mencela	Sabar dan introspeksi
7	Bemental nerabas	Kehidupan bersama
8	Materialis	Sederhana
9	Hedonis	Siap berkorban
10	Pragmatis	Pejuang tangguh
11	Kurang berhasil belajar dari pengalaman	Gemar belajar

Sejarah Nusantara menguatkan bahwa orientasi geografi memiliki kaitan dengan karakter manusia. Diamon (2010) yang menyatakan bahwa penentu kemajuan peradaban adalah geografi. Masyarakat yang hidup di wilayah yang memiliki keterbatasan pangan, akan berusaha lebih keras untuk mempertahankan kehidupannya dibandingkan dengan masyarakat yang hidup di wilayah berkecukupan pangan.

Adalah pilihan rasional berorientasi ke maritim, mengingat fakta Indonesia adalah negara *Archipelago*. Kardono, *et al.*, (eds) (2015) menyebutkan bahwa *archi* berarti utama *pelago* berarti laut. Terjemahan yang tepat adalah mengutamakan laut, bukan sekedar diartikan kepulauan. Negara *Archipelago* di wilayah tropis ini disebabkan oleh kontrol tektonisme (Verstappen, 2014). Keadaan tersebut menjadikan Indonesia kaya sumberdaya sekaligus potensi bencana. Tabel 2 menyajikan data kepulauan Indonesia.

Tabel 2. Data Objek Kemaritiman Indonesia

No.	Objek Kemaritiman	Kuantitas
1	Jumlah pulau bernama	13.466 pulau
2	Panjang garis pantai	99.093 km
3	Luas daratan	1.890.739 km <sup>2</sup>
4	Luas perairan kepulauan	3.092.085 km <sup>2</sup>
5	Luas laut teritorial	282.583 km <sup>2</sup>
6	Luas landas kontinen	2.749.001 km <sup>2</sup>
7	Luas zona ekonomi eksklusif	2.936.345 km <sup>2</sup>

Sumber : Kardono, *et al.*, (eds) (2015)

Till (2009) dalam Kardono, *et al.*, (eds) (2015) menyatakan ada empat komponen dasar menuju *sea power* sebagai basis negara maritim, yaitu masyarakat yang memiliki preferensi terhadap lautan, sumberdaya maritim (alam, infrastruktur, perkapalan), posisi geografis, dan *political will* pemerintah. Berdasarkan hal tersebut maka perlu dikembangkan modal dasar sebagai pilar maritim Indonesia, yaitu budaya, sumberdaya, sarana prasarana, diplomasi, dan pertahanan keamanan (Kardono, *et al.*, (eds); 2015). Tidak dapat dipungkiri bahwa konteks *sea power* sebagai modal maritim adalah geografi Republik Indonesia. Oleh sebab itu perkembangan ilmu geografi harus mulai difokuskan ke ruang maritim tanpa meninggalkan ruang daratan.

Orientasi maritim dan perdagangan yang didukung komoditas pertanian, merupakan pilihan cerdas nenek moyang Indonesia. Tanah subur dan kaya mineral tidak akan memberikan kemakmuran apabila tidak didukung keberanian mengusai maritim untuk berdagang. Dunia maritim dan perdagangan merupakan dunia kehidupan yang keras dibandingkan dunia pertanian. Pola pikir dan pola kerja akan lebih dinamis di sektor maritim dan perdagangan daripada pertanian. Untuk kembali ke orientasi tersebut diperlukan adanya karakter yang kuat

melandasinya. Ilmu geografi berkewajiban memberikan kontribusi pada penguatan karakter sebagai bangsa maritim melengkapi karakter generik yang pernah dimiliki oleh nenek moyang Bangsa Indonesia. Tabel 3 menyajikan orientasi ilmu geografi dalam pembentukan karakter pada perspektif geografi.

Tabel 3. Orientasi Kecerdasan dan Terapan Geografi Untuk Pendidikan Karakter

<b>Orientasi Kecerdasan Geografi</b> (Worosuprojo, 2013)	<b>Orientasi Terapan</b>	<b>Karakter Prespektif Geografi untuk Orientasi Kemaritiman</b>
<b>Spasial</b> : Memahami sistem, proses dan pola yang menyusun suatu ruang wilayah	Kajian untuk pemanfaatan potensi kemaritiman yang bertanggungjawab	<b>Karakter literasi :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sejarah, budaya, sosial, ekonomi maritim</li> <li>• Sumberdaya dan bencana maritim</li> <li>• Konstelasi politik global maritim</li> </ul>
<b>Ekologis</b> : Memahami interaksi manusia dengan lingkungannya supaya harmonis dan berkelanjutan	Pemanfaatan potensi kemaritiman yang adil dan berkelanjutan bagi lingkungan, masyarakat, dan bangsa	<b>Karakter filantropi :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Religius</li> <li>• Empati</li> <li>• Nasionalis</li> </ul>
<b>Regional</b> : Memahami relasi antara satu ruang wilayah dengan ruang wilayah lainnya	Pemanfaatan potensi kemaritiman untuk perekonomian dan perdagangan	<b>Karakter kewirausahaan :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berkemauan kuat dan berani mengambil risiko yang diperhitungkan</li> <li>• Kerja keras</li> <li>• Kreatif berinovasi</li> <li>• Kepercayaan</li> </ul>

Pengembangan karakter literasi berorientasi kemaritiman diperlukan dalam memahami potensi dan kendala pemanfaatan sumberdaya kepelembagaan, sekaligus pengelolaannya dalam konteks politik. Lemahnya pemahaman wilayah maritim berakibat pada tidak seriusnya dalam mengelola wilayah ini. Pemahaman wilayah lautan yang rendah disebabkan karena kemampuan literasi Bangsa Indonesia yang lemah. Keadaan inilah yang menyebabkan masyarakat Indonesia gagal dalam memahami sejarah, budaya, sosial, ekonomi, sumberdaya, bencana, pertahanan, dan konstelasi politik kemaritiman. Oleh karena itu geoliterasi yang berujung pada kecerdasan spasial kemaritiman merupakan landasan membangun kesadaran sumberdaya manusia maritim.

Pengembangan karakter filantropi berorientasi kemaritiman sangat diperlukan. Untuk menghadapi kehidupan laut yang sangat berat perlu terjalin suatu kerjasama yang saling tolong menolong dan memberi manfaat kepada semua pihak. Masyarakat maritim sering identik dengan keterbelakangan dan kemiskinan perlu difasilitasi dan dibantu untuk menuju kehidupan yang lebih

baik. Masyarakat maritim adalah masyarakat yang berjiwa pemberani menghadapi tantangan alam karena telah beradaptasi dalam waktu yang lama. Kondisi ini merupakan potensi yang dapat dikembangkan sebagai modal untuk pembangunan kemaritiman yang unggul. Pemanfaatan modal sumberdaya manusia maritim yang berkarakter pemberani ini harus dibarengi dengan perbaikan akses kehidupan, supaya eksploitasi sumberdaya alam maritim juga memberikan sebesar-besarnya manfaat bagi masyarakat maritim. Hal inilah yang menjadikan karakter filantropi yang saling mencintai antar manusia sangat perlu sebagai upaya menghadapi tantangan hidup kemaritiman.

Sejarah menunjukkan bahwa keunggulan wilayah maritim apabila bisa memanfaatkan sumberdayanya dan menguasai jalur transportasi maritim. Pengintegrasian pemanfaatan sumberdaya dan penguasaan jalur maritim yang memberikan keuntungan secara optimal hanya bisa didapatkan apabila terbangun jiwa kewirausahaan. Jiwa kewirausahaan setidaknya ditandai dengan adanya komitmen untuk mandiri, berani mengambil risiko, kreatif, kerja keras, dan membangun kepercayaan.

Untuk menguasai dan memanfaatkan potensi kemaritiman memerlukan sumberdaya yang besar. Sumberdaya yang besar hanya bisa terpenuhi apabila ada keuntungan dari pemanfaatan maritim. Untuk mendapatkan keuntungan dari pemanfaatan maritim tersebut, maka diperlukan karakter kewirausahaan.

## **PENUTUP**

Kemunduran kejayaan Bangsa Indonesia disebabkan karena memudarnya karakter berorientasi maritim yang didukung oleh agraris menjadi karakter agraris. Pilihan Bangsa Indonesia untuk berjaya adalah berorientasi kemaritiman dan perdagangan yang didukung komoditas pertanian. Hal ini sesuai dengan realitas sejarah dan realitas wilayah Indonesia saat ini. Kondisi alam maritim harus dihadapi dengan karakter yang berorientasi maritim, yaitu keberanian, percaya diri, dan kerja keras, yang dilandasi oleh kecerdasan dan kebersamaan. Namun demikian lama dan mengakarnya orientasi agraris yang melahirkan mentalitas miskin karakter menjadi tantangan yang perlu untuk dipecahkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Diamon, Jared. 2010. *Guns, Germs, & Steel (Bedil, Kuman, & Baja): Rangkuman Riwayat Masyarakat Manusia*. Kepustakaan Populer Gramedia, Jakarta
- Dick-Read, Robert. 2008. *Penjelajah Bahari, Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika*. Mizan Pustaka, Bandung.
- Jordan, Roy (ed). 2009. *Memuji Prambanan*. Yayasan Obor dan KITLV, Jakarta.
- Kardono, P., Hartono, Suprajaka, (eds) 2015. *Paradigma Geomaritim, Strategi Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia dalam Prespektif Geografi*. Badan Informasi Geospasial (BIG) dan Ikatan Geograf Indonesia (IGI), Bogor
- Koentjaraningrat, 2002. *Kebudayaan, Mentalitas, dan Pembangunan*. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Lombard, Denys. 2005. *Nusa Jawa Silang Budaya (Buku I)*. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Lubis, Mochtar. 2008. *Manusia Indonesia*. Yayasan Obor Indonesia, Jakarta
- Nugroho, Irawan Joko. 2011. *Majapahit Peradaban Maritim (Ketika Nusantara Menjadi Pengendali Pelabuhan Dunia)*. Suluh Nuswantara Bakti, Jakarta.
- Raka, Gede. 2013. *Jangan Memanjat Pohon Yang Salah (Pandangan dan Eksperimen dalam Pendidikan)*. E-book. Masyarakat Pendidikan Sehati, Bandung.
- Worosuprojo, S. 2013. Kesadaran Spasial Untuk Memperkokoh Kepemimpinan Nkri Dalam Menghadapi Tantangan Global. Prosiding Pertemuan Ilmiah Tahunan XVI 2013 Ikatan Geograf Indonesia. Universitas Lambung Mmangkurat, Banjarmasin
- Swasono, Sri Edi. 2014. Kesadaran Geografi : KeIndonesiaan Negara Maritim dan ASEAN. *Orasi ilmiah pada PIT IGI 2014*, Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta.
- Vlekke, Bernard H.M. 2008. *Nusantara : Sejarah Indonesia*. Terjemahan Samsudin Berlian. Kepustakaan Populer Gramedia, Jakarta
- Verstappen, H., Th., 2014. *Garis Besar Geomorfologi Indonesia*. Penerjemah : Sutikno, editor : Suratman. Gajah Mada University Press, Yogyakarta
- Wahono, F. 2003. Revolusi Hijau : Dari Perangkap Involusi ke Perangkap Globalisasi. Dalam *Neoliberalisme*. Cindelaras Pustaka Rakyat Cerdas, Yogyakarta