

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar didunia, yang 2/3 wilayahnya merupakan wilayah lautan. Sebagai negara kepulauan yang utuh sesuai dengan BAB IV UNCLOS 1982 atau ketetapan Konvensi Hukum Laut PBB, dengan luas laut yang begitu besar terdiri dari luas perairan nusantara 3,1 juta km² ditambah dengan luas kawasan Zone Ekonomi Eksklusif seluas 2,7 juta km² sehingga luas total perairannya menjadi sekitar 5,8 km², Indonesia sangat potensial menjadi kekuatan maritim dunia. Pengakuan resmi asas negara kepulauan ini merupakan hal yang sangat penting bagi bangsa Indonesia didalam mewujudkan satu kesatuan wilayah yang utuh sesuai dengan Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 dan Wawasan Nusantara (Wasantara) yang menjadi dasar bagi perwujudan kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan juga keamanan. Dengan posisi silang yang sangat strategis yakni diapit dengan dua benua, Asia dan Australia juga dua samudera, Hindia dan Pasifik tentunya menjadikan wilayah Indonesia sebagai jalur pelayaran Internasional yang sangat penting bagi

Negara-negara maritime dan Negara lainnya yang memiliki kepentingan baik di bidang ekonomi, politik dan pertahanan keamanan (Kusumoprojo, 2009).

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam pemerintahan Presiden Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai proros maritim dunia.

Jauh sebelum kedatangan orang-orang Eropa ke negeri kaya rempah ini, pelaut-pelaut negeri ini telah menguasai laut dan tampil sebagai penjelajah samudra. Catatan sejarah Tiongkok dan musafir dari Timur Tengah menyebutkan penjelajahan laut yang dilakukan nenek moyang bangsa Indonesia. Menurut Robert Dick-Read, para penjelajah laut dari Nusantara diperkirakan sudah menjejakkan kaki mereka di Benua Afrika melalui Madagaskar sejak masa-masa awal tarikh Masehi (Dick-Read, 2008). Jadi, jauh sebelum Cheng Ho dan Columbus melakukan pelayaran yang fenomenal ke berbagai belahan

dunia hingga ke negeri ini, para penjelajah laut Nusantara bisa dikatakan sudah melintasi sepertiga bola dunia.

Menurut catatan Oliver W Wolters (1967) dalam kompas.com menunjukkan bahwa hubungan perdagangan melalui laut antara Indonesia dan China—juga antara China dan India Selatan serta Persia—pada abad V-VII, terdapat indikasi bahwa bangsa China hanya mengenal pengiriman barang oleh bangsa Indonesia (Wolters, 1967). Dalam “Tradisi Besar yang Dilupakan”, Kompas.com mencatat bahwa seorang pengelana dari China, I-Tsing, yang banyak menyumbang informasi terkait masa sejarah awal Nusantara, secara eksplisit mengakui peran pelaut-pelaut Indonesia. Dalam catatan perjalanan keagamaan I-Tsing (671-695 Masehi) dari Kanton ke Perguruan Nalanda di India Selatan disebutkan bahwa ia menggunakan kapal Sriwijaya, negeri yang ketika itu menguasai lalu lintas pelayaran di “Laut Selatan”.

Pergaulan dengan dunia internasional yang terjalin pada era kerajaan di Nusantara ini setidaknya juga dapat kita temui dalam sejarah yang berkaitan dengan keberadaan relief kapal bercadik yang ada di Candi Borobudur. Terlepas dari perbedaan pendapat mengenai relief kapal bercadik di Candi Borobudur tersebut, namun jejak peradaban bangsa ini dengan bangsa lain telah lama dijalin dalam sejarahnya.

Dalam sambutannya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar, Presiden Jokowi menegaskan bahwa ia bertekad

menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Jokowi memilih forum KTT Asia Timur untuk menyampaikan gagasannya tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia, dan harapannya tentang peran KTT Asia Timur untuk kedepan. Bagi Indonesia, KTT Asia Timur berperan penting bagi keamanan, stabilitas, dan kemakmuran ekonomi di kawasan. Presiden Joko Widodo juga menegaskan bahwa “Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa” (RI, 2015).

Sebuah transformasi besar sedang terjadi di abad ke-21 ini. Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Momentum ini, akan sangat baik dalam menunjang cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antar pulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antar pulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antar pulau di Indonesia.

Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia mengingat Indonesia berada di daerah equator, antara dua benua Asia dan Australia, antara dua samudera Pasifik dan Hindia, serta negara-negara Asia Tenggara. Untuk dapat menjadi poros maritim dunia maka sistem pelabuhan di Indonesia harus dimodernisasi sesuai dengan standar internasional sehingga

pelayanan dan akses di seluruh pelabuhan harus mengikuti prosedur internasional. Melihat penting dan strategisnya kondisi maritime Indonesia, Presiden Republik Indonesia Joko Widodo menyebutkan kebijakannya bahwa ada lima pilar utama yang harus direalisasikan sebagai suatu tantangan bila Indonesia ingin menjadi poros maritim dunia (Maulana, 2014). Yang pertama adalah, Indonesia harus kembali membangun kembali budaya maritim yang sempat hilang. Kedua, Indonesia harus menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.

Ketiga, Indonesia wajib memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun Tol Laut, deep seaport, logistik, dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Keempat, Indonesia harus berusaha untuk merangkul semua negara, untuk bekerjasama dalam meminimalisir sumber konflik maritim, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Kelima, Indonesia harus memiliki kekuatan maritim yang besar. Hal tersebut diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab Indonesia dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

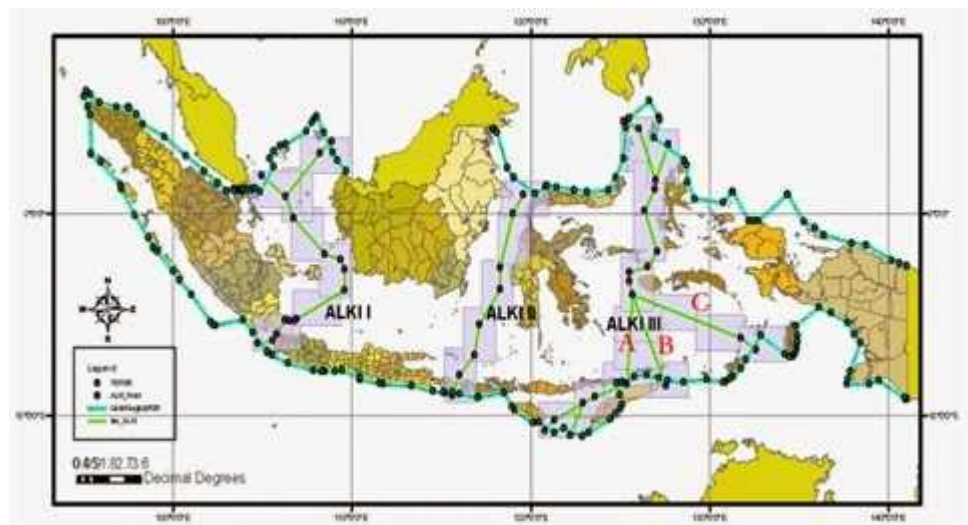
Melihat tantangan dan potensi Indonesia dalam mencapai poros maritim dunia, pemerintah dibawah pimpinan Presiden Jokowi telah mencanangkan

program kerja dan kebijakan yang nantinya akan dilaksanakan untuk memberi jawaban terkait masalah maritim Indonesia. Agenda prioritas Pemerintah di bidang kemaritiman adalah Mengamankan kepentingan dan keamanan maritim Indonesia, khususnya batas negara, kedaulatan maritim, dan sumber daya alam, dan Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya dengan membangun 10 pelabuhan baru dan merenovasi yang lama (INDONESIA, 2015).

Seperti yang diketahui, bahwa Indonesia memiliki sebuah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dimana itu alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing diatas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara normal. Penetapan ALKI dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia. ALKI ditetapkan untuk menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Semua kapal dan pesawat udara asing yang mau melintas ke utara atau ke selatan harus melalui ALKI.

Pembagian jalur ALKI di Indonesia sendiri terbagi menjadi tiga bagian, yaitu jalur ALKI I melintasi Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda; ALKI II melintasi Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, Selat Lombok; dan ALKI III Melintas Samudera Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu.

Gambar I A.1 Jalur ALKI di Indonesia

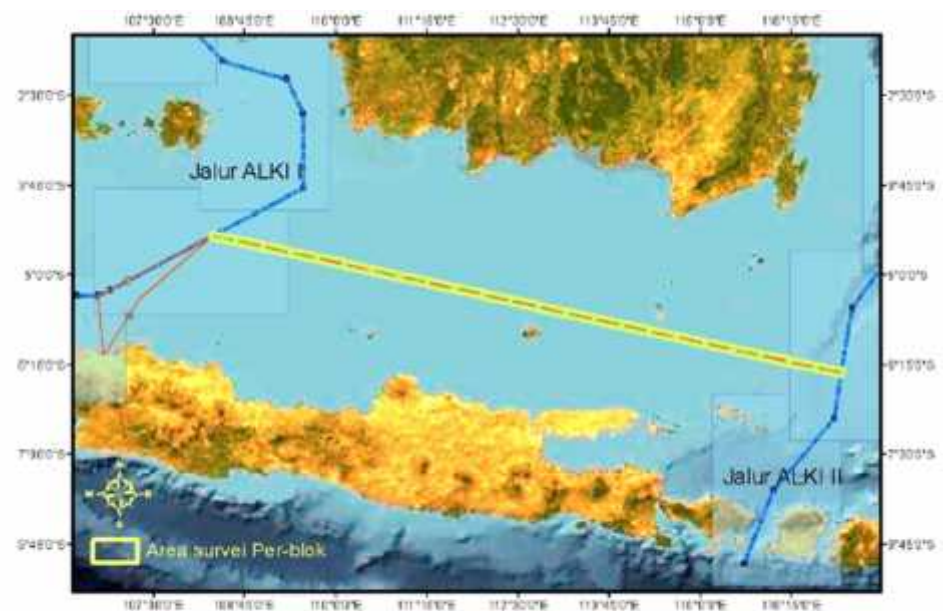


Sumber: google.com/gambar

Namun dalam penentuan ALKI ini tidak diwajibkan. Pemerintah Indonesia boleh saja tidak menentukan ALKI - nya tapi yang konsekuensinya semua kapal internasional diperbolehkan melewati jalur-jalur navigasi yang sudah normal digunakan dalam pelayaran dunia (*routes normally used for international navigation*) (UNCLOS'82 pasal 53 ayat 12).

Apabila Pemerintah Indonesia telah menentukan ALKI, maka kapal internasional yang akan melewati jalur ALKI tersebut harus mengikuti jalur yang sudah ditentukan (Kurniastuti, 2016). Tidak boleh lagi bercabang dalam bernavigasi atau menyisir area ke daratan sesuai ruterute pelayaran yang terdahulu. Kapal internasional tersebut wajib mematuhi jalur yang sudah ditetapkan. Misalnya dalam menentukan jalur ALKI timur – barat atau ALKI IV. Selama ini, rute pelayaran melalui laut jawa banyak cabangnya, seperti di pulau Bawean. Kapal boleh berlayar di utara Bawean dan ada pula yang melintasi jalur di selatan pulau Bawean.

Gambar I A.2 Jalur ALKI Timur-Barat (ALKI IV)



Sumber: Teguh F. Alif, 2010

Apabila Indonesia tidak membuka jalur ALKI timur – barat atau ALKI IV, maka semua kapal internasional berhak melewati semua area pada jalur tersebut. Akan tetapi, apabila telah ditentukan jalur ALKI IV ini, kemudian Indonesia usulkan ke PBB bahwa jalur kapal harus melalui sebelah utara pulau Bawean, maka semua kapal internasional yang melewati laut Jawa wajib melalui rute di utara pulau Bawean tersebut.

Terkait dengan keuntungan dan kerugian ALKI IV, yang membutuhkan jalur ALKI tersebut bias dikatakan negara-negara besar seperti Amerika, Inggris atau Australia dimana terdapat kepentingan militer ataupun perdagangan. Akan tetapi sebetulnya, yang memerlukan jalur ALKI IV itu adalah Negara Indonesia. Bagi Negara-negara besar tersebut, tanpa adanya ketentuan jalur ALKI IV, kapal-kapal mereka sesukanya dapat melewati area dimana aja selama jalur tersebut belum ditetapkan. Namun apabila jalur ALKI IV itu ditentukan, tentunya negara-negara asing akan menghormatinya dengan hanya melewati jalur ALKI IV yang telah ditetapkan tersebut. Sehingga bisa dilihat dari sisi hukum internasional, dibukanya rute itu akan menguntungkan kita Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang utuh.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah dipaparkan oleh penulis, maka penulis mengambil rumusan masalah, yaitu: Mengapa Indonesia Belum Membuka Jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) IV ?

C. Kerangka Teori

Untuk menjawab Rumusan Masalah diatas, maka penulis menggunakan teori sebagai berikut:

C.1 Teori Geopolitik

Dari segi Bahasa dalam penulisan “geopolitik” menggunakan huruf “k” bukan huruf “c”. dalam konteks Bahasa Inggris menggunakan “cs” dibelakang kata “*geopolitics*”. Dalam konteks ini merupakan bagian dari geostrategi Jerman yang merupakan perkembangan pemikiran dari Otto Von Bismark yang maksudnya “*a Nazi doctrine holding that the geographic, economic, and political needs of Germany justified its invasion and seizure of other land*” yang intinya merupakan sebuah doktrin bagi Jerman untuk menginvasi wilayah-wilayah negara lain. Teori ini dikembangkan oleh Frederich Ratzel (1844-1904) yang merupakan seorang *geographer* Jerman yang menyamakan negara dengan makhluk biologis seperti konsep *darwinisme social* yakni makhluk itu akan hidup, berkembang, dan akhirnya mati (Suprianto, 2014).

Pada dasarnya teori ini didasarkan atau berorientasi pada paham determinis yang mana oleh beberapa tokoh yang mengungkapkan teori ini bahwa letak geografis dari suatu negara dapat menentukan kehidupannya baik itu secara politik (kekuasaan), ekonominya, budayanya ataupun teknologi yang

akan dihasilkan oleh negara tersebut. Teori ini cenderung lebih kearah yang bersifat politik adu kekuatan dan adu kekuasaan serta ekspansionisme.

Dalam literatur lainnya oleh Gearoid O Tuathail, yang menyebutkan bahwa *“Kjellen and other imperialist thinkers understood geopolitics as that part of Western imperial knowledge that dealt with the relationship between the physical earth and politics. Geopolitics notorious Nazi foreign policy goal of Lebensraum (the pursuit of more “living space” for the German nation)”* (Tuathail, 1998).

Dalam buku tersebut mengatakan bahwa Kjelen merupakan penemu pertama kata geopolitik itu. Teori geopolitik menjadi dasar kebijakan luar negeri Nazi saat itu. Jadi letak dan kondisi geografi memainkan peran penting dalam hubungan internasional, dengan letak dan kondisi geografi telah menentukan bentuk negara dalam artian identitas mereka, karakteristik, dan sejarah dari negara bangsa, hingga sampai kepada politik luar negeri suatu negara. Geografi suatu negara bias saja membantu dalam hal kehidupan social, politik, ekonomi, Karena letak dan kondisi geografi adalah salah satu kunci dalam membangun dan mengembangkan kehidupan perekonomian suatu negara.

Geopolitik semula sebagai ilmu politik, kemudian berkembang menjadi pengetahuan tentang sesuatu yang berhubungan dengan konstelasi ciri khas negara yang berupa bentuk, terutaa ciri Negara Indonesia sebagai negara

kepulauan Luas, letak, iklim, dan sumber daya alam suatu negara untuk membangun dan membina negara. Para penyelenggara pemerintah nasional hendaknya menyusun pembinaan politik nasional berdasarkan kondisi dan situasi geomorfologi secara ilmiah berdasarkan cita-cita bangsa. Adapun geostrategi diartikan sebagai pelaksanaan geopolitik dalam negara.

Konsep wawasan nasional setiap bangsa berbeda. Hal ini berkaitan dengan profil diri bangsa sejarah, pandangan hidup, ideology, budaya dan sudah barang tentu ruang hidupnya, yaitu geografi. Kedua unsure pokok profil bangsa dan geografi inilah yang harus diperhatikan dalam membuat konsep geopolitik bangsa dan Negara. Geopolitik Indonesia dinamakan wawasan nusantara, dengan alasan sebagai berikut :

1. Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara kepulauan
2. Indonesia berada di antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua lautan (Lautan India dan Lautan pasifik) sehingga tepatlah jika di namakan nusa diantara laut/air yang selanjutnya dinamakan Nusantara.
3. Keunikan lainnya adalah bahwa wilayah Nusantara berada di Garis Khatulistiwa dan diliwati oleh *Geostationery Satellite Orbit (GSO)*.

Teori ini lebih menekankan pada cara atau strategi yang ditempuh dalam suatu negara agar mendapatkan kekuasaan perthanan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Juga untuk menyokong kekuatan tersebut harus didampingi dengan kekuatan yang lain seperti ekonominya, logistiknya, dan

teknologi demi terbentuknya pertahanan dan keamanan dari negara tersebut. Sehingga nantinya dalam melakukan hal tersebut jalan yang ditempuh yaitu dengan cara peperangan dan akan menimbulkan pertumpahan darah. Adapun tujuan dari peperangan ini tidak hanya untuk kepentingan satu negara saja, juga peperangan ini dilakukan karena disini berlaku hukum rimba yaitu siapa yang kuat dia yang menang dan juga tujuan lainnya yaitu untuk mempertahankan kekuasaannya dari perebutan dengan bangsa yang lain.

Dalam arti luas bahwa geopolitik merupakan sebuah teori yang berada dalam lingkup hubungan internasional yang menjelaskan hubungan antara politik dan territorial (Fathun, 2016). Sejalan dengan itu, Alfred Thayer Mahan (1840–1914) mengembangkan lebih lanjut konsepsi geopolitik dengan memperhatikan perlunya memanfaatkan serta mempertahankan sumber daya laut, termasuk akses laut. Sehingga tidak hanya pembangunan armada laut saja yang diperlukan, namun lebih luas juga membangun kekuatan maritim. Berdasarkan hal tersebut, muncul konsep Wawasan Bahari atau konsep kekuatan di laut. Barang siapa menguasai lautan akan menguasai kekayaan dunia.

Aplikasi teori ini dapat disimpulkan bahwa teori geopolitik merupakan sebuah teori dalam hubungan internasional. Teori ini digunakan untuk dapat melihat kebutuhan negara dalam konteks geografi, maupun interaksi antar geografi dan politik. Geopolitik dapat digunakan oleh negara untuk

menganalisis kebutuhan kebijakan luar negerinya baik dalam konteks melakukan kerjasama maupun konflikual. Geopolitik juga merupakan sebuah peta bagi suatu negara untuk bermain dalam politik internasional baik dalam skala local, regional, maupun internasional. Dengan teori geopolitik suatu negara dapat memiliki visi kedepan tentang sesuatu aktivitas yang meyangkut dengan suatu kepentingan nasional. Teori geopolitik ini akan digunakan oleh penulis untuk dapat melihat bagaimana kemampuan kapabilitas sumberdaya maritime yang dimiliki oleh Indonesia terkait keinginannya mewujudkan sebagai poros maritime dunia.

D. Hipotesa

Dari rumusan masalah dan kerangka teori yang digunakan maka penulis memiliki hipotesa yaitu: Indonesia belum membuka jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) IV sebab:

1. Letak geografi Indonesia yang strategis masih rawan terhadap ancaman keamanan dikarenakan keterbatasan SDM dan teknologi maritime.
2. Banyaknya potensi sumberdaya ekonomi laut Indonesia yang belum dimaksimalkan.
3. Sikap belum siap masyarakat Indonesia terhadap penerapan kembali budaya maritime.

E. Metodologi Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan untuk penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penulis menggunakan pengumpulan data dengan library research atau pengumpulan data kepustakaan yang sumbernya berasal dari berbagai literature yang berhubungan dengan penelitian, jurnal, buku, artikel, serta media lainnya seperti internet, serta artikel-artikel yang terkait dengan objek penelitian yang sedang diteliti. Hal tersebut dilakukan untuk menjelaskan permasalahan yang akan dibahas.

2. Penulis akan menggunakan metode kualitatif (deskriptif), dengan tujuan untuk membuat deskripsi, penjelasan dan gambaran secara sistematis dan akurat terkait fakta, sifat dan hubungan antara fenomena yang dianalisa. Sedangkan, data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data sekunder atau data yang tersusun dalam bentuk tidak langsung. Seperti halnya dokumen ataupun literature yang relevan terkait dengan rumusan masalah yang diteliti.

F. Tujuan Penelitian

1. Menjelaskan mengenai kebijakan yang diambil oleh Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia terkait masalah pembukaan jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).

2. Berusaha mengkaji, membahas sekaligus memberikan gambaran (deskripsi) secara objektif dan empiris mengenai kebijakan yang diambil oleh Presiden Joko Widodo.
3. Sebagai syarat untuk mendapatkan gelar sarjana (S-1) Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

G. Jangkauan Penelitian

Untuk membatasi pembahasan dalam skripsi ini, maka dirasa perlu untuk membuat batasan pembahasan atau batasan penelitian. Penulis akan menjelaskan mengenai Kebijakan yang diambil oleh Presiden Joko Widodo Untuk Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia terkait masalah pembukaan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Hal ini dimaksudkan agar memudahkan penulis dalam mengklasifikasikan data-data yang ada.

H. Sistematika Penelitian

Penulisan skripsi ini akan dibagi menjadi lima bagian pembahasan dan akan lebih diperjelas lagi dengan sub-sub yang saling berkesinambungan. Berikut ini adalah sistematika penulisan, yaitu:

BAB I merupakan pendahuluan yang terdiri atas latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka teori, hipotesa, metode penelitian, tujuan penelitian, jangkauan penelitian, dan sistematika penelitian.

BAB II merupakan bab yang berisikan tentang potensi maritime Indonesia. Mulai dari Indonesia sebagai negara maritime, kondisi maritime Indonesia dari berbagai sektor, juga potensi sumberdaya maritim Indonesia.

BAB III merupakan bab yang berisikan tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Dimulai dari jalur ALKI I – ALKI III yang telah dibuka, juga membahas tentang desakan dari negara-negara lain untuk membuka jalur ALKI IV.

BAB IV merupakan bab yang berisikan tentang Alasan-alasan Indonesia belum ingin membuka jalur (ALKI) IV.

BAB V merupakan bab penutup yang berisikan kesimpulan dan saran.