

BAB IV

DETERMINAN POLITIK LUAR NEGERI DALAM KEBIJAKAN PERLUASAN KERJA SAMA INDONESIA DI BIDANG MARITIM

Howard Lentner dalam bukunya yang berjudul “Foreign Policy Analysis” berpendapat bahwa kebijakan luar negeri terletak di antara aspek domestik dan juga aspek internasional dari kehidupan sebuah negara. Lentner menyebut hal ini sebagai *domestic determinant* dan *foreign determinant*, dimana konsep ini memiliki fokus mengenai faktor-faktor yang menjadi penentu dalam terbentuknya sebuah kebijakan luar negeri. Determinan luar negeri mengacu pada keadaan sistem internasional dan situasi pada suatu waktu, sedangkan determinan domestik mengacu pada keadaan di dalam negeri seperti geografi (luas dan posisi wilayah), jumlah penduduk, sumber daya alam, kepemimpinan politik, budaya politik, sikap dan persepsi. Dalam hal ini, determinan domestik merujuk pada kondisi geopolitik dan geostrategis Indonesia sebagai negara maritim.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki luas wilayah laut 93.000 km persegi dengan panjang garis pantai 81.000 km (Anggraeni, 2016). Posisi Indonesia ini terbilang cukup strategis karena berada di jalur perairan dunia sehingga sangat menguntungkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia adalah jalur laut yang menghubungkan laut dari Aceh hingga Papua antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Melalui letaknya yang strategis, Indonesia dapat melakukan hubungan baik secara politik maupun ekonomi dengan 10 negara yang berbatasan dengan Indonesia. Selain itu, Indonesia juga dapat memanfaatkan sumber daya alam yang terdapat di laut untuk mensejahterakan rakyatnya.

Sebagai negara kepulauan terbesar, Indonesia berpotensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Ini menjadikan Indonesia memiliki potensi maritim dalam berbagai bidang tidak hanya sebagai kawasan wisata kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, tetapi juga industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia.

Bab ini berisi penjabaran mengenai bagaimana determinan domestik mempengaruhi kebijakan luar negeri yang juga menandai lahirnya istilah Poros Maritim Dunia yang diusung oleh Presiden Jokowi.

A. DETERMINAN DOMESTIK: MUNCULNYA GAGASAN POROS MARITIM DUNIA

Lingkungan strategis Indo-Pasifik telah bertransformasi menjadi kawasan penting dalam kancah politik global. Kawasan ini menjadi ajang persaingan strategis di berbagai kerja sama baik ekonomi maupun keamanan. Ditandai dengan aktifnya Cina dalam kerja sama strategis dengan ASEAN dalam beberapa tahun terakhir serta kebijakan *One Belt One Road* guna ‘mempersatukan’ kawasan Eurasia merupakan bukti nyata transformasi ini. Di sisi lain, Amerika Serikat juga tidak mau tertinggal dan terus meningkatkan kehadiran dan pengaruhnya sebagai negara adidaya di kawasan ini melalui kebijakan Poros Pasifik pada masa Barack Obama dan kini pada masa Donald Trump. Amerika Serikat juga selalu melakukan berbagai kunjungan strategis dan kerja sama berbagai negara di kawasan Indo-Pasifik (Gindarsah, 2014 dalam Syahrin, 2018)

Menilik dari segi sejarah, yang pertama kali memanfaatkan laut untuk mengembangkan serta menyejahterakan Indonesia adalah presiden pertama Indonesia, Soekarno. Beliau jugalah yang menetapkan Indonesia sebagai negara kepulauan melalui deklarasi Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957. Hal ini dilakukan dengan maksud untuk membentuk jati diri bangsa sekaligus sebagai politik luar negeri Indonesia pada masa

pemerintahannya. Hingga pada masa pemerintahan Soeharto, wawasan nusantara sebagai negara kepulauan mulai tidak lagi diprioritaskan karena beliau lebih memprioritaskan pembangunan di darat dan meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia melalui sektor darat. Sektor maritim tidak memperoleh perhatian yang serius bahkan dipinggirkan dan tidak dipertimbangkan dalam penyusunan kebijakan di era pemerintahan Soeharto. Hal ini berlangsung hingga era pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, yang masih memprioritaskan untuk memulihkan citra Indonesia. Pada tahun 2014 Jokowi terpilih menjadi presiden Indonesia. Beliau memiliki program yakni menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia yang juga merupakan wacana Presiden Jokowi serta salah satu kebijakan luar negeri dari Indonesia pada masa pemerintahannya.

Istilah Poros Maritim Dunia pertama kali digagas di hadapan publik pada tanggal 22 Juni 2014, tepatnya pada debat putaran ketiga Calon Presiden RI. Gagasan tersebut berkembang dari diskusi tim pakar dari Capres Jokowi seperti Andi Wijayanto, Rizal Sukma, Makmur Keliat, Budiarto Shambazi, dan Andreas Pareira ketika membicarakan lebih lanjut konsep baru kebijakan luar negeri Indonesia yang dapat menjadi sumber kekuatan yang realistis untuk mencapai tujuan negara. Jokowi sudah mengkampanyekan ide Poros Maritim Dunia sejak kampanye pilihan presiden pada tahun 2014 (Maksum, 2015). Di tengah-tengah permasalahan domestik seperti korupsi, kebocoran anggaran, ketidakadilan dan sebagainya, ide Poros Maritim ini muncul. Diharapkan ide yang digagas Jokowi ini menjadi secercah harapan bagi bangsa Indonesia agar kembali ke jati dirinya sebagai bangsa maritim. Tentunya pengimplementasian gagasan tersebut berdampak kepada kebijakan luar negeri Indonesia, dimana akan menimbulkan tantangan sekaligus peluang yang apabila dapat diselesaikan bisa membawa negara semakin maju.

Ini menjadikan laut sebagai basis kehidupan sehari-hari rakyat Indonesia dari Sabang sampai Merauke, dan dari Talud

sampai Rote, sekaligus masa depan mereka. Konektivitas laut merupakan kunci untuk mencapai kemajuan dan meraih cita-cita mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh rakyat di Indonesia. Pelabuhan menjadi penghubung yang menghidupkan dan menghubungkan berbagai pulau, dari yang terdekat hingga terpencil, dari pusat pemerintahan sampai perbatasan wilayah negara tetangga. Pengembangan pelabuhan menjadi sangat penting demi memperbaiki infrastruktur dan penyediaan berbagai fasilitas jasa yang dapat ditawarkannya. Tol laut kemudian dihadirkan sebagai wujud dari kemudahan dan kecepatan transportasi dari satu wilayah ke wilayah lainnya di Indonesia dalam jangka menengah dan panjang tanpa hambatan apapun. Karenanya, kerja sama melalui kehadiran dan partisipasi negara lain menjadi penting. Hal itu dilakukan melalui penanaman modal asing dalam pengembangan infrastruktur, sumber daya manusia (SDM), dan kerjasama di bidang penegakan hukum. Posisi geostrategis dan geopolitik tersebut tidak hanya memberikan Indonesia peluang sebagai jalur ekonomi global, namun juga jalur keamanan laut internasional sehingga kondisi ini menempatkan Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap laut. Maka dari itu tidaklah mengherankan jika ekonomi kelautan dijadikan tumpuan bagi rancangan pembangunan ekonomi nasional melalui gagasan Poros Maritim Dunia.

Dari sudut pandang geopolitik, Poros Maritim Dunia muncul dan dikampanyekan sebagai strategi pemerintah dengan menjadikan sektor maritim sebagai panduan sekaligus tujuan pembangunan kabinet kerjanya. Penjabaran yang lebih luas dari konsep Poros Maritim Dunia, ini mencakup pengembangan infrastruktur pelabuhan, kehadiran kapal-kapal dan fasilitas asing di berbagai pelabuhan Indonesia, serta konektivitas wilayah melalui jalur transportasi laut yang bebas hambatan (tol laut) dari dan menuju jalur pelayaran internasional. Potensi besar yang dimiliki Indonesia ini rupanya menimbulkan ancaman karena kurangnya prioritas terhadap laut dari era

pemerintahan presiden sebelumnya sehingga presiden Jokowi ingin banyak mengembangkan program yang mengedepankan pertahanan keamanan, pembangunan Infrastruktur, serta meminimalisir ancaman *illegal fishing*. Beliau juga ingin membangun pandangan yang awalnya berbasis darat ke basis laut. Aktivitas yang berkaitan dengan lautan, selat dan teluk akan dikedepankan. Strategi geopolitik ini akan berfokus pada penekanan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek.

Grygiel (Yani dan Montratama, 2015) mengemukakan bahwa Poros Maritim Dunia lahir atas respons Indonesia mengenai dinamika geopolitik yang terjadi di Indo-Pasifik dimana posisi geografi Indonesia berada tepat di tengah-tengah Indo-Pasifik. Poros Maritim Dunia yang disampaikan oleh Presiden Jokowi dalam pidato kenegaraannya sebenarnya sudah dapat diakui sebagai kebijakan resmi. Meskipun memang dalam kenyataannya pidato tersebut masih belum menjawab tentang definisi dan tujuannya. Oleh karena itu dalam kajian ini menjelaskan konsep Poros Maritim Dunia itu sendiri seperti definisi, tujuan, posisinya yang dikaitkan oleh determinan domestik serta kaitannya dengan geopolitik Indonesia dan kebijakan luar negeri dan pertahanan era pemerintahan Jokowi dikarenakan Poros Maritim Dunia memiliki dua konsep di dalamnya yaitu konsep geografi pada kata maritim dan politik pada kata poros dan dunia.

Poros Maritim Dunia digagas dengan adanya kesadaran atas letak geopolitik dan geostrategis Indonesia yang sangat menguntungkan di antara dua benua, yakni Benua Asia dan Benua Australia, dan samudera besar, yakni Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Indonesia berada dalam posisi silang terletak di antara selat dan laut penting, yakni Selat Sunda, Selat Malaka, Laut Cina Selatan, Selat Lombok, dan Selat Makassar yang menyediakan koneksi transportasi laut dan merupakan jalur angkutan logistik yang efisien, karena memakan waktu yang lebih singkat dibandingkan menggunakan rute pelayaran lain, bagi banyak kapal dari berbagai negara. Itulah sebabnya,

upaya Indonesia, negara yang terletak di posisi silang dunia ini, dengan membangun aliansi kekuatan Indo-Pasifik menjadi relevan dan juga penting manfaatnya bagi Indonesia dan negara lain yang memerlukan jalur penghubung transportasi dunia yang efisien ini.

Nainggolan berargumen bahwasannya gagasan mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia muncul atas dua asumsi dasar yaitu sebagai berikut (Nainggolan, 2015): Pertama, sifat politik luar negeri haruslah memiliki keterkaitan dengan karakter suatu negara baik secara geografis maupun secara kesesuaian dengan latar belakang sejarah yang kemudian didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategisnya. Dalam hal ini konsep Poros Maritim Dunia memiliki kaitan yang erat dari segi sejarah dengan Deklarasi Juanda 13 Desember tahun 1957, Wawasan Nusantara, dan UNCLOS 1982 yang diratifikasi Indonesia. Konsep Poros Maritim Dunia ini muncul ke permukaan sebagai pengingat kepada seluruh bangsa bahwa selama ini Indonesia sudah terlalu lama meninggalkan laut sebagai sumber penghidupan di mana laut menjadi sesuatu yang tidak boleh lagi dilihat sebagai pemisah namun sebagai penghubung dan pemersatu Indonesia yang terdiri dari 13.466 pulau sebagai sebuah negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas laut 5,8 juta kilometer persegi dan dikelilingi 195.181 kilometer garis pantai, yang dihubungkan oleh laut.

Kedua, menetapkan konsep Poros Maritim Dunia dan menjadikannya sebagai sumber kekuatan negara di abad 21 sejalan dengan menguatnya peran aktor non-negara. Presiden Jokowi mengelaborasi gagasan Poros Maritim Dunia dalam pidatonya di Indonesia Summit yang berlokasi di Beijing dan Pelabuhan Nanjing pada tanggal 8-12 November 2014 selain dalam KTT ASEAN di Naypyidaw, Myanmar, pada 13 November 2014, dengan hadirnya 5 unsur yang menjadi pilar gagasan Poros Maritim Dunia, yakni: (1) budaya maritim, (2) ekonomi maritim, (3) konektivitas maritim, (4) keamanan maritim, dan (5) diplomasi maritim.

Dengan membangkitkan kembali budaya maritim, bangsa Indonesia sudah semestinya meninggalkan budaya lamanya yang lebih berorientasi ke darat agar dapat menjadi sebuah negara maritim. Hanya melalui kehadiran kebijakan Poros Maritim Dunia ini pula, Indonesia baru bisa memiliki kekuatan laut. Sedangkan dengan dari segi ekonomi maritim, melalui jalur pelayaran internasional dan pelabuhan-pelabuhan, Indonesia dapat membangun basis ekonomi rakyatnya. Kebijakan Poros Maritim Dunia yang diimplementasikan Presiden Jokowi berkaitan dengan doktrin Trisakti Presiden Soekarno, yakni kemandirian di bidang politik, ekonomi, dan sosial-budaya.

Presiden Jokowi mempersiapkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dengan melakukan pengembangan ekonomi berbasis maritim guna terciptanya kesejahteraan masyarakat. Selama ini Indonesia kehilangan banyak sekali peluang ekonomi. Ide Poros Maritim ini merupakan upaya dari pemerintahan Jokowi untuk meningkatkan konektivitas dan keterjangkauan antarpulau di Indonesia. Adapun tujuan akhir dari konektivitas ini adalah pemerataan pembangunan ekonomi dan terciptanya keamanan maritim di Indonesia. Gagasan Jokowi melalui Poros Maritim ini mencakup dua elemen dasar pembangunan, yaitu sebagai sebuah doktrin dan sebagai strategi pembangunan nasional. Lebih lanjut, Presiden Jokowi menguraikan doktrin tersebut dengan pembangunan infrastruktur tol laut, industri perkapalan dan pariwisata maritim serta penerapan diplomasi maritim, baik itu peningkatan kerja sama maupun dalam hal menangani konflik maritim seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah dan perompakan maritim. Penyampaian ambisi Presiden Jokowi tentang kebijakan Poros Maritim ini sekaligus mewakili doktrin baru politik luar negeri Indonesia. Doktrin ini menunjukkan ekspansi yang signifikan dalam ambisi pertahanan luar negeri Indonesia khususnya dalam bidang maritim. Ekspansi tersebut tidak hanya untuk kawasan ASEAN saja tetapi meluas menuju kawasan Indo-Pasifik. Sebagai

sebuah doktrin politik luar negeri yang memiliki hasil akhir berupa perwujudan kepentingan nasional, maka penyampaian gagasan Poros Maritim Indonesia juga secara langsung sebagai sebuah doktrin keamanan nasional Indonesia. Jokowi berupaya memfokuskan kembali arah kebijakan luar negeri dan peran strategis Indonesia sebagai negara maritim serta sekaligus akan memperluas pengaruh Indonesia di luar kawasan ASEAN (Syahrin, 2018)

Presiden Jokowi menekankan ada 2 hal terkait dengan strategi Poros Maritim Dunia. Yang pertama, memajukan perekonomian maritim Indonesia melalui pembangunan ekonomi lokal dengan mendukung terwujudnya infrastruktur. Salah satu rencana pembangunan dalam menunjang poros ekonomi maritim adalah pembangunan tol laut. Ini sangat berguna untuk menghubungkan 17.504 pulau yang tentunya membutuhkan waktu yang tidak singkat untuk mengintegrasikan banyak pulau tersebut dalam kegiatan ekonomi. Dengan tol laut, diharapkan kegiatan ekonomi berlangsung dengan baik. Kedua, Jokowi ingin mempertegas bahwa identitas bangsa Indonesia adalah identitas maritim. Gagasan ini kemudian dikembangkan menjadi doktrin keamanan maritim, bahwa Indonesia harus berdaulat di perairan lautnya dengan tegas menghukum pelanggaran terhadap kapal asing yang masuk ke perairan Indonesia secara ilegal dengan menenggelamkan kapal tersebut.

Terdapat setidaknya tiga penafsiran mengenai Poros Maritim Dunia, terutama penafsiran dari kata 'poros' (Yani & Montratama, 2015). Pertama, kelompok yang memaknai poros sebagai pusat atau sumbu dalam artian memaknai Poros Maritim Dunia sebagai visi Indonesia menjadikan laut sebagai pusat aktivitas kelautan dunia. Kelompok ini menamainya *Global Maritime Fulcrum*. Kelompok kedua memaknai poros seperti apa yang dulu disebut poros Beijing-Pyongyang-Jakarta. Dalam sudut pandang kelompok kedua, ada hubungan yang ingin dibangun Indonesia dengan negara (kekuatan) lain di kawasan yang dapat membawa Indonesia mewujudkan

kepentingan nasionalnya. Kelompok ini menamainya *Global Maritime Axis*. Kelompok terakhir, yaitu kelompok ketiga yang memaknai poros maritim sebagai jalur pelayaran maritim, sehingga maksud dari Poros Maritim Dunia adalah visi Indonesia untuk menguasai jalur pelayaran maritim dunia. Oleh kelompok ketiga, mereka menamainya *Global Maritime Nexus*. Sebuah kebijakan dibuat dengan mempertimbangkan kondisi geografis suatu negara, maka dari itu sejalan dengan argumen determinan domestik yang mengacu pada kondisi geografi suatu negara serta memiliki argumen bahwasannya suatu kebijakan dipengaruhi oleh kondisi geografi suatu negara, tulisan ini menafsirkan Poros Maritim Dunia ke dalam kelompok pertama, yaitu Poros Maritim Dunia sebagai geopolitik sekaligus menjadikan laut sebagai pusat aktivitas Indonesia.

B. KEPENTINGAN NEGARA BESAR

Ada empat peristiwa penting yang terjadi di dunia saat ini, yaitu: Indo-Pasifik (India dan Jepang) di tahun 2007, *Rebalancing towards Asia* (Amerika Serikat dan Indonesia) di tahun 2011, Jalur Sutra Maritim (Tiongkok) di tahun 2013, dan Poros Maritim Dunia (Indonesia) di tahun 2014. Persaingan politik antar negara besar seperti Amerika Serikat, Cina, India dan Jepang memiliki kepentingan untuk memperebutkan akses kendali di rute pelayaran samudera Hindia dan samudera Pasifik atas 3 hal: jalur pelayaran, pasar, dan sumber daya alam di laut. Negara-negara besar itu juga memiliki kekuatan yang cukup besar untuk bisa bersaing di kancah regional dan global dari segi kekuatan militer, kekuatan finansial, dan penguasaan teknologi.

Jepang mempopulerkan istilah Indo-Pasifik melalui konsep *Confluence of the Two Seas* yang ditawarkan ke India sekaligus memiliki maksud atas keterbukaan jalur transportasi bagi orang-orang, barang, modal dan pengetahuan dari Jepang ke India dan sebaliknya, serta meningkatkan hubungan dagang.

Sedangkan untuk geopolitik AS *Rebalancing* atau *Pivot to Asia Pacific* dianggap sebagai bentuk strategi terhadap Cina yang kekuatannya semakin besar untuk dapat meningkatkan pengaruhnya di kawasan Indo-Pasifik.

Australia, India, dan Jepang merupakan tiga negara yang berkepentingan di kawasan Asia Tenggara yang sering melibatkan diri di perpolitikan Asia Tenggara meskipun kekuatan mereka tidak sebesar Amerika Serikat atau Cina. Asia Tenggara dalam sudut pandang Australia merupakan 'pintu gerbang' yang mana untuk dapat menyerang Australia, mereka harus menguasai Asia Tenggara terlebih dahulu.

Lalu kawasan Asia Tenggara dalam sudut pandang India, kawasan tersebut memiliki potensi besar dalam hal kerja sama ekonomi sekaligus pintu masuk ancaman bagi India yaitu Cina. Ini menyebabkan India harus selalu memantau perkembangan politik di Asia Tenggara. Dari sudut pandang geopolitik India, mereka dituntut untuk memiliki kekuatan tambahan dalam menghadapi Tiongkok dan Pakistan dalam isu sengketa perbatasan oleh sebab itu India menunjukkan sikap kemitraannya terhadap Amerika Serikat di bidang pertahanan.

Selanjutnya yaitu Jepang, yang memiliki hubungan erat dengan Asia Tenggara mengingat kawasan ini merupakan kawasan dengan sumber bahan baku dan energi bagi Jepang. Membuatnya dinobatkan sebagai salah satu investor terbesar di Asia Tenggara. Dengan semakin meningkatnya ketegangan masalah persengketaan batas wilayah serta Cina yang semakin agresif, Jepang berinisiatif untuk melakukan kerja sama di bidang pertahanan dengan negara-negara Asia Tenggara.

Ada dua faktor utama yang menyebabkan munculnya kebijakan *Rebalancing* Amerika Serikat. Pertama, Asia Timur dan Asia Tenggara saat ini memiliki pertumbuhan ekonomi dan militer yang cukup pesat. Ini membuat Amerika merasa perlu memprioritaskan kawasan ini karena selama ini Amerika lebih sering fokus pada permasalahan di Eropa dan Timur Tengah. Kedua, Cina yang saat ini merupakan salah satu

negara yang terkuat dari segi ekonomi memiliki anggaran belanja persenjataan yang dapat dikatakan meningkat drastis dari sebelumnya. Selain itu Cina juga mulai bertindak agresif terutama jika menyangkut permasalahan sengketa perbatasan dengan Jepang dan negara-negara Asia Tenggara seperti Filipina dan Vietnam. Oleh karena itu, Amerika yang saat ini merupakan satu-satunya negara yang mampu menyaingi Cina menjadi tempat bergantung bagi negara-negara yang terlibat konflik dengan Cina. Itulah mengapa Amerika memiliki pengaruh yang besar di Asia Tenggara.

Cina pun tidak mau kalah, mereka berusaha meningkatkan pengaruhnya terutama di bidang ekonomi di kawasan Asia Tenggara dengan menawarkan proyek-proyek infrastruktur. Ini berakibat pada banyaknya negara yang bergantung kepada Cina dalam bidang ekonomi seperti Laos dan Kamboja. Meskipun hubungan Amerika Serikat dan Cina di bidang ekonomi dapat dikatakan masih cukup bagus dalam artian kecil kemungkinannya terjadi perang, namun masing-masing negara mempersiapkan kekuatan militer mereka jika suatu hari nanti terjadi perang. Sebagai contoh, Amerika Serikat memblokir selat Malaka menggunakan Singapura selaku sekutunya untuk memutus jalur perdagangan Cina. Cina tidak kehabisan akal, sebagai jalur pelayaran alternatif, mereka mendesak Thailand untuk mempertimbangkan konstruksi Terusan Kra Isthmus. Tidak hanya itu, Cina juga mendorong kerja sama ekonomi dengan mendirikan Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) sebagai alternatif World Bank yang dikuasai oleh Amerika Serikat serta meningkatkan pengaruhnya di bidang ekonomi dengan mendorong terbentuknya Jalur Sutra Maritim.

Berdasarkan pemaparan diatas mengenai geopolitik yang dilakukan oleh lima negara besar yaitu Amerika Serikat, Cina, India, Jepang dan Australia, terdapat tiga kepentingan yang berusaha diamankan oleh kelima negara tersebut: Pertama, rute pelayaran; Kedua, akses ke pasar; dan Ketiga, akses ke sumber daya di kawasan Indo-Pasifik. Posisi Indonesia yang terletak tepat di tengah-tengah kawasan Indo-Pasifik membuat

Indonesia harus memanfaatkan kawasan perairan sebaik-baiknya sekaligus menghadapi persaingan antar Cina dan Amerika Serikat. Di satu sisi, Indonesia menginginkan Cina untuk terus berinvestasi pada Indonesia dalam hal pembangunan infrastruktur serta memperkuat industri dalam negeri yang berpotensi dapat membuka lapangan pekerjaan. Oleh sebab itu Indonesia berinisiatif untuk membentuk hubungan yang baik dengan Cina. Di sisi lain terlibatnya Cina di kawasan Asia Tenggara membuat stabilitas kawasan terancam, terlihat dari Cina yang menolak usulan Filipina untuk memasukkan sengketa Laut Cina Selatan ke dalam *Joint Communique* ASEAN.

C. POROS MARITIM DUNIA DAN STRATEGI PEMBANGUNAN

Geopolitik Poros Maritim Dunia sengaja dikampanyekan serta dalam proses pengimplementasian melalui pembangunan infrastruktur terutama di aspek maritim demi mensejahterakan Indonesia baik secara ekonomi maupun keamanan. Peran ekonomi maritim diwujudkan dan dipromosikan dengan geopolitik Poros Maritim yang dalam diimplementasikan melalui pembangunan tol laut. Tujuan dari pembangunan tol laut adalah untuk menciptakan konektivitas laut dari wilayah barat hingga timur Indonesia dengan kapal sebagai transportasi utama yang rutin dan terjadwal.

Ide tol laut memiliki tujuan untuk memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian timur. Pengimplementasian konsep tol laut memiliki tujuan untuk meningkatkan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan waktu yang dibutuhkan yang menyebabkan terhambatnya kinerja pelabuhan nasional, serta meningkatkan peran transportasi laut. Dalam hal ini, pemerintah memberikan subsidi untuk pembangunan tol laut dan diharapkan bisa mengembangkan perekonomian, pertahanan dan kesatuan

wilayah perairan Indonesia. Oleh karena itu melalui tol laut, diharapkan pusat pertumbuhan daerah tertinggal serta pembangunan transportasi antarpulau dapat diperbaiki sehingga menunjang pemerataan ekonomi diseluruh kawasan Indonesia.

Konektivitas laut tidak hanya mempermudah akses dagang ke timur Indonesia, namun juga akan membuka akses ke negara-negara Pasifik bagian selatan hingga negara-negara Asia Timur. Langkah pertama dari ide konektivitas laut ini dimulai dengan pembaharuan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia selama ini tidak bekerja dengan baik yang disebabkan oleh kekurangan biaya dalam proses pembangunan infrastrukturnya sehingga pelabuhan-pelabuhan Indonesia menjadi tidak dapat memenuhi standar internasional. Ini mengakibatkan terhambatnya perdagangan maritim.

Perlahan, pemerintah mulai menunjukkan aksinya dalam upaya untuk lebih memperhatikan infrastruktur timur Indonesia dan efektivitas pembangunan pelabuhan. Sebagai contoh, pembangunan fasilitas pelabuhan yang berlokasi di 91 pelabuhan seluruh Indonesia telah dilakukan kementerian perhubungan. Sebanyak 80 pelabuhan diantaranya tersebar di wilayah timur Indonesia serta memiliki 11 lokasi pelabuhan tersebar di wilayah barat Indonesia. Selain itu, terdapat 21 pelabuhan baru di Maluku. 8 pelabuhan di Provinsi Maluku serta 13 pelabuhan di Maluku Utara pada tahun 2016. Di Papua, pelabuhan Wasior di Kabupaten Teluk Wondama telah diresmikan. Ini berguna untuk memperlancar transportasi laut Indonesia. Tindak lebih lanjut terhadap rangkaian kegiatan peresmian 91 infrastruktur pelabuhan tersebut yaitu sebanyak 55 pelabuhan telah diresmikan dalam kurun waktu April hingga Juni tahun 2016. Pembangunan infrastruktur pelabuhan ini tentunya telah mengacu pada sistem pembangunan transportasi nasional, lokal dan kewilayahan dengan tetap memprioritaskan keselamatan dan keamanan transportasi laut.

Dalam tempo tiga tahun sejak tahun 2014 hingga tahun 2016, Jokowi berhasil membangun 150 pelabuhan besar dan kecil yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia khususnya di daerah Indonesia bagian Timur. Dengan pelabuhan yang banyak dibangun, ini telah menyebabkan harga kebutuhan pokok menurun. Berdasarkan data statistik dari Kementerian Koordinator Bidang Maritim, harga kebutuhan pokok sudah turun lumayan drastis yaitu sekitar 30% sampai 40% pada tahun 2016 (Republika, 2017 dalam Syahrin, 2018). Diharapkan dengan adanya upaya pemerintah dalam melaksanakan pembangunan tol laut bisa diwujudkan melalui pembangunan pelabuhan.

Sebagai upaya evaluasi tol laut, pembatasan masuknya kapal-kapal asing ke dalam perairan Indonesia dilakukan oleh pemerintah dengan menyediakan dua pelabuhan internasional yaitu Kuala Tanjung dan Bitung. Dua pelabuhan internasional ini dapat dikatakan berperan sebagai 'ruang tamu' bagi kapal-kapal asing dari berbagai negara. Pengawasan terhadap kapal-kapal asing yang masuk ke Indonesia nantinya akan lebih mudah diidentifikasi dengan dibangunnya dua pelabuhan internasional tersebut. Dengan terbukanya akses regional melalui implementasi konsep tol laut, ini memberikan peluang bagi industri kargo dan logistik Indonesia untuk aktif dalam distribusi internasional. Pembatasan yang dilakukan pemerintah Indonesia diharapkan bisa memudahkan Bakamla mengontrol serta mengawasi keamanan laut. Strategi pembatasan ini tidak hanya meminimalisir kapal dagang yang selama ini didominasi oleh kapal dengan bendera asing, namun juga dapat mengontrol produk asing yang masuk ke wilayah Indonesia. Dapat dikatakan upaya ini merupakan kebijakan ekonomi sekaligus memuat aspek pertahanan dan keamanan.

Dengan konsep tol laut, keunggulan serta penguatan industri dalam negeri yang disertai dengan pemerataan harga yang rendah di seluruh wilayah nusantara akan tercipta. Demi mewujudkan kehidupan masyarakat yang lebih sejahtera dan modern, perbaikan dan perhatian terhadap pengembangan

pelabuhan dan transportasi laut yang bertujuan untuk mendorong kegiatan maritim Indonesia serta berperannya pemerintah dari aspek pertahanan dan penguasaan laut perlu dilakukan. Ini semua semata-mata untuk menjamin penggunaan laut yang didasari oleh kepentingan nasional. Selain itu pentingnya penyelesaian sengketa batas wilayah agar dapat memberikan kepastian hukum atas batas wilayah. Dengan demikian, diharapkan Indonesia dapat lebih mempererat hubungan bilateral serta mendorong kerja sama dalam hal perbatasan antar negara melalui penyelesaian masalah pertahanan dan perbatasan termasuk dalam pengelolaan kawasan maritim.

D. MENUJU KEDAULATAN MARITIM

Kedaulatan nasional bagi pemerintah dan rakyat Indonesia tetap tidak tergantikan. Ini kemudian memunculkan pengambilan keputusan secara sepihak tanpa adanya konsultasi seperti yang telah menjadi kebiasaan dalam ASEAN selama ini terhadap hal-hal yang dapat mengganggu keharmonisan bersama demi melindungi kepentingan nasional. Dalam hal ini, kebijakan tegas dan keras yaitu dengan melakukan pembakaran dan penenggelaman kapal tanpa pemberitahuan awal menjadi kebijakan Presiden Jokowi dan Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti. Walaupun kebijakan ini tampak kontroversial dan menimbulkan tanggapan yang beragam dan juga dipertanyakan oleh negara-negara yang dirugikan, terutama yang bergabung dalam ASEAN, namun tindakan berupa penenggelaman dan pembakaran tersebut terus dilakukan dan telah menjadi keputusan pemimpin Indonesia. Oleh karena itu, hal-hal yang dapat mempengaruhi sikap suatu negara terhadap penerapan kebijakan Poros Maritim Dunia pemerintahan Jokowi tergantung pada persepsi ancaman dan kepentingan nasional yang dimiliki dan telah dibangun masing-masing negara yang terkena implikasi baik dan buruk dari kebijakan tersebut.

Pentingnya stabilitas maritim dalam rangka menjaga kepentingan dan pertumbuhan ekonomi, sekaligus juga menjadi sumber keamanan. Selain itu, ancaman di laut pun mau tidak mau dihadapi oleh Indonesia dan negara-negara yang berbatasan dengannya berhubung kondisi geografis Indonesia berupa kepulauan. Ancaman yang dimaksud terdiri dari: Pertama, ancaman berupa sengketa perbatasan. Hingga detik ini, sengketa Laut Cina Selatan belum juga menemukan titik temu dan melibatkan tidak hanya Indonesia, namun juga negara-negara Asia Tenggara seperti Malaysia, Vietnam, Filipina dan Brunei Darussalam. Kondisi yang seperti ini tentulah memunculkan ketegangan di area Laut Cina Selatan, terlebih, posisi Indonesia terbilang strategis dan berpengaruh dalam peta konflik perbatasan ASEAN karena sebanyak dua per tiga perairan di Asia Tenggara merupakan perairan Indonesia.

Isu kedaulatan teritorial yang dihadapi Indonesia ini kemudian dibuat semakin parah oleh sengketa klaim atas pulau-pulau yang dilakukan negara-negara tetangga khususnya Malaysia yang menyebabkan lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan. Selain itu yang tidak kalah pentingnya juga negara-negara luar kawasan yang berusaha menanamkan kepentingannya di kawasan perairan Asia Tenggara perlu diperhatikan terutama dari negara-negara seperti Amerika Serikat, Cina, dan Jepang. Kepentingan mereka di kawasan perairan Asia Tenggara antara lain kemudahan akses maritim dan ketersediaan sumber daya alam berbasis laut demi memenuhi kepentingan geoekonomi. Indonesia juga berada di posisi strategis dimana Indonesia termasuk dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Ini dapat mempermudah perdagangan antar benua yang biasanya dilakukan oleh negara-negara besar tersebut.

Adapun masalah keamanan perairan yang kedua sekaligus yang juga butuh perhatian lebih, yaitu ancaman seperti pembajakan, kerusuhan yang disebabkan oleh pengguna laut, pembajakan, dan penyelundupan. Tidak hanya membuat

kawasan perairan memiliki keamanan yang rentan, ancaman keamanan juga membuat kerugian ekonomi yang sangat besar, terlebih kapal-kapal asing semakin banyak melewati perairan Indonesia.

Ancaman yang ketiga adalah penangkapan ikan secara ilegal atau kerap disebut *illegal fishing*. Menurut perkiraan data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan pada tahun 2014, jumlah kekayaan di sektor laut diperkirakan mencapai US\$ 171 miliar per tahun. Potensi yang besar ini menarik perhatian pihak asing yang berupaya melakukan penangkapan ikan secara ilegal. Akibatnya, perairan Indonesia menjadi rawan dari ancaman illegal fishing. Perairan Indonesia yang rawan dari ancaman menyebar mulai dari perairan Laut Natuna, Laut Sulawesi, Laut Aceh, Samudera Hindia bagian selatan, Laut Aru, hingga Laut Arafura di sekitar Papua. Sengketa perairan yang tak kunjung terselesaikan mengakibatkan perekonomian Indonesia menjadi sukar berkembang, karena selama ini orientasi pembangunan Indonesia lebih fokus ke pembangunan di darat daripada pembangunan di kelautan sehingga membuat sektor kelautan seakan terabaikan. Diperparah dengan pembangunan di sektor kelautan yang bersifat setengah-setengah bahkan tidak dilanjutkan.

Kemunculan isu keamanan maritim berawal dari pemahaman akan fungsi wilayah perairan yang strategis bagi kepentingan negara-negara di dunia. Wilayah maritim merupakan wilayah utama terjadinya interaksi ekonomi dan keamanan global sehingga menjadikan keamanan maritim isu yang sangat krusial yang keamanannya tidak hanya dijaga oleh Indonesia saja tetapi juga negara lain. Pemahaman dan upaya mewujudkan wilayah laut sebagai sentralitas kebijakan diharapkan akan mampu mewujudkan stabilitas keamanan maritim dan kepentingan nasional sehingga berdampak pada pembangunan ekonomi dan kesejahteraan.

Implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia Pemerintahan Jokowi membuat negara-negara baik di dalam

maupun di luar kawasan Asia Tenggara menunjukkan sikap reaktif mereka. Negara tetangga di dalam kawasan Asia Tenggara dan negara besar di luar kawasan ada yang memperlihatkan sikap yang tidak mendukung atau menentang kebijakan tersebut. Sikap ini tentu saja dapat mempengaruhi keharmonisan dan stabilitas keamanan yang selama ini dalam kondisi relatif kondusif di kawasan. Reaksi yang cenderung resisten, yang ditunjukkan secara terbuka, dan mengandung pesan pembalasan dapat mempengaruhi interaksi antar-negara di kawasan.

Beberapa tudingan yang menunjukkan bahwa telah terjadinya pelanggaran di wilayah perairan Indonesia oleh nelayan-nelayan asal negara lain tidak begitu saja dapat diterima dan dibenarkan oleh negara asal para pelanggar tersebut. Kewajiban untuk melindungi kepentingan warga negaranya mendorong sikap pemerintah yang rakyatnya dirugikan untuk memperlihatkan reaksi tidak setuju terhadap kebijakan Pemerintah Indonesia. Hal ini mengakibatkan masalah pelanggaran itu berkembang menjadi sentimen kedaulatan nasional dan kehormatan bangsa, yang mana di lingkungan ASEAN merupakan hal yang masih bersifat sensitif sekalipun negara-negara anggotanya sudah bersikap semakin terbuka belakangan ini terhadap kehadiran negara lain. Perkembangan seperti ini menimbulkan hambatan terhadap prospek perkembangan kawasan dalam beberapa waktu ke depan, khususnya selama beberapa tahun Pemerintahan Jokowi berjalan.

Sebagai penggagas kebijakan Poros Maritim Dunia, sudah sepatutnya bagi Presiden Jokowi memberikan perhatian dan dukungan lebih besar dan nyata terhadap upaya diplomasi poros maritim. Memosisikan Poros Maritim Dunia sebagai perwujudan prinsip politik luar negeri bebas aktif, dimana dalam hal ini menjadi sangat penting bagi Indonesia untuk menghayati dan mengamalkan gagasan bebas aktif secara benar. Bebas aktif tidak otomatis membuat Indonesia tidak boleh memihak kepada kekuatan mana pun serta menciptakan

perdamaian serta keamanan dunia secara aktif. Bebas aktif, sebagaimana diamanatkan oleh Sjahrir, Hatta, Natsir, dan Sukarno adalah Indonesia bebas memilih kawan dan menyesuainya dengan kepentingan nasionalnya dan aktif memperjuangkan kepentingan masyarakat Indonesia. Poros maritim dalam konteks bebas aktif berarti Indonesia boleh menjalin hubungan dengan negara mana pun selama kerja sama yang dimaksud bermanfaat bagi bangsa dan negara.

Kepemimpinan Presiden Amerika Serikat, Donald Trump memiliki dampak tersendiri terhadap stabilitas keamanan di Indo-Pasifik. Trump memberikan respon yang signifikan terhadap Cina, kebijakan di Indo-Pasifik pun akan bergeser mengikuti dinamika hubungan Washington-Beijing dimana Trump hanya memberi dua opsi "with the American or Chinese". Siapa yang lebih menguntungkan bagi poros maritim Indonesia, maka negara itulah yang harus dijadikan partner strategis dalam pembangunan ekonomi yang konsisten dan berkelanjutan (Manurung, 2018).

E. IMPLIKASI KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA

Presiden Jokowi dalam kunjungannya ke mancanegara serta memanfaatkan forum internasional untuk mempromosikan agenda Poros Maritim Dunia itu menuai respons yang antusias negara-negara lain terutama negara-negara besar dari dalam maupun luar kawasan seperti Cina, Amerika Serikat, Australia dan bahkan dari sesama negara ASEAN. Sebagai contoh, Cina menunjukkan antusiasme mereka dengan melakukan investasi dalam hal pembangunan infrastruktur laut khususnya tol laut sebesar 2 milyar dolar AS. Sejalan dengan kepentingan Cina yang ingin mengembangkan pelabuhan untuk mewujudkan proyek Jalur Sutra Maritim, Cina menawarkan proyek berupa pengembangan pelabuhan Malahayati, Belawan, Jambi, Tanjung Perak, dan Tanjung Mas.

Pihak swasta Cina telah menandatangani kerjasama dengan Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara. Hal ini merupakan kemajuan yang cukup pesat setelah 2 bulan sebelumnya menandatangani MOU. Adapun perjanjian kerjasama yang ditandatangani itu mencakup pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung, pelabuhan, jalan kereta api, tol, serta pengolahan perikanan dan pertanian. Diperkirakan jumlah investasi yang dikeluarkan oleh Cina untuk proyek pengembangan sektor kelautan selama 10 tahun mencapai Rp. 35 triliun. Namun respons yang antusias dari Cina berbanding terbalik dengan sikapnya dalam proses merealisasikan proyek yang sudah direncanakan di MOU. Presiden Jokowi selalu berulang kali memperingatkan serta menagih realisasi proyek tersebut, menyebabkan realisasi dari komitmen investasi Cina tetap terasa lambat.

Dengan sifat Cina yang berusaha mengambil kesempatan di setiap celah kebijakan luar negeri Indonesia, mereka juga mengajukan agar proposal Jalur Sutra Maritim digabungkan dengan kebijakan Poros Maritim Dunia milik Indonesia. Namun Indonesia justru merasa bahwa dua kebijakan itu tidak bisa digabungkan karena berpotensi mengancam baik keamanan maritim maupun secara ekonomi akibat pencurian sumber daya laut. Hal ini dibuktikan dengan ditemukannya nelayan-nelayan Cina yang menggunakan bendera Indonesia di kapal-kapalnya. Ditambah, Cina berusaha mengalihkan perhatian Indonesia dari fokus keamanannya—dalam hal ini berupa penenggelaman kapal Cina yang melakukan *illegal fishing*—dengan berdalih bahwa baik pihak Indonesia maupun pihak Cina harus lebih memprioritaskan pembangunan di sektor maritim. Maka dari itu, adalah penting bagi Indonesia untuk dapat mengembangkan kerjasamanya dan tidak hanya terpaku dengan satu negara saja agar tidak terikat maupun dikontrol oleh kepentingan negara-negara besar dalam menjalankan sekaligus meraih manfaat dari agenda Poros Maritim Dunia.

Sementara itu Amerika Serikat menyalurkan dana sebesar 33 juta dolar AS melalui Dubes Robert O'Blake dalam program *Indonesia-America Partnership for Marine and Fisheries Vocational Education* guna membantu sektor maritim Indonesia terutama dalam hal pengawasan serta penangkapan ikan secara ilegal. Sebelumnya dana sebesar 35 juta dolar AS disalurkan oleh pemerintah Amerika Serikat yang mengatasmakan kepedulian mereka terhadap konservasi laut Indonesia yang kaya akan sumber daya alam.

Dengan Cina yang mencari celah di kebijakan Poros Maritim Dunia Indonesia dan kepentingan Jalur Sutra Maritimnya serta Amerika Serikat yang juga tidak mau kalah dan 'membantu' Indonesia dengan investasi di sektor maritim, ini menunjukkan bahwa mereka memiliki kepentingannya sendiri dan mencoba menanamkannya pada Indonesia. Cina sebagai negara adidaya baru pasca era perang dingin serta Amerika Serikat yang ingin mengembalikan hegemoninya di kawasan Asia Tenggara, sama-sama merespons atas infrastruktur Indonesia. Sementara negara-negara lain kini tengah menghadapi pertumbuhan ekonomi yang stagnan serta permasalahan dalam negeri maupun luar negerinya dan oleh sebab itu terdapat keterbatasan dalam bantuan berupa hal biaya.

Selanjutnya yang tidak kalah pentingnya yaitu respons dari sesama negara ASEAN. Sebagai contoh, Vietnam, menunjukkan reaksinya terhadap sikap tegas Jokowi setelah banyak kapal dan nelayannya ditangkap akibat melakukan kegiatan *illegal fishing* di sekitar perairan Indonesia. Mereka merasa keberatan dan tidak nyaman dengan sikap keras yang dilakukan pemerintah Indonesia terhadap kapal dan nelayan Vietnam yang tertangkap. Sementara itu, Filipina menilai kebijakan pemerintah Indonesia yang melakukan penembakan serta penenggelaman kapal terlalu berlebihan. Bahkan, Presiden Aquino menyambut baik MOU dalam hal memerangi pencurian ikan bersama-sama.

Lain halnya dengan respons Thailand, mereka justru menunjukkan reaksi negatif. Praporn Ekouru selaku Ketua Asosiasi Perikanan Provinsi Songkhla, Thailand, mengungkapkan terdapat setidaknya 300 kapal Thailand yang melakukan pencurian ikan di perairan Indonesia sebelum keputusan moratorium dikeluarkan Menteri Susi. Menurut mereka, nelayan-nelayan yang melakukan kegiatan ilegal tersebut menggunakan nama Indonesia di kapal-kapal mereka sehingga membuat nelayan Thailand enggan dipersalahkan dalam tuduhan kegiatan *illegal fishing*. Kemudian baik Pemerintah Thailand maupun Pemerintah Indonesia menemukan solusi yaitu dengan menyepakati pembentukan Kelompok Kerja dalam rangka menangani kasus yang mengancam keamanan perairan yang dalam hal ini berupa pencurian ikan. Selain itu kedua negara juga sepakat untuk memberikan sanksi berupa hukum yang dituduh terlibat dalam kegiatan *illegal fishing*.

Selanjutnya negara yang juga menyatakan bahwa mereka keberatan dengan kebijakan ini, yaitu Malaysia. Malaysia menyayangkan atas ditangkapnya nelayan-nelayan yang terbukti melakukan *illegal fishing* daripada memulangkan mereka. Hal itu, bagi Malaysia, sudah termasuk pelanggaran hukum. Padahal, pemulangan nelayan hanya berlaku di wilayah yang statusnya masih belum jelas milik siapa. Kedubes Malaysia di Jakarta menunjukkan sikap yang lebih mengakui serta menghormati tindakan Indonesia dalam hal penembakan dan penenggelaman kapal-kapal yang terbukti melakukan pelanggaran. Sikap yang demikian itulah merepresentasikan secara resmi sikap Pemerintah Malaysia terhadap Pemerintah Joko Widodo dalam hal penegakan hukum di laut, yang merupakan bagian dari upaya mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.