

BAB II

VISI INDONESIA UNTUK MENJADI POROS

MARITIM DUNIA

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia merupakan visi ambisius pasangan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Dalam upaya mengimplementasikan visi tersebut, keberadaan infrastruktur kemaritiman sangat dibutuhkan. Sehingga pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo, pembangunan infrastruktur kemaritiman dijadikan fokus utama dalam agenda pembangunan. Akan tetapi, untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim terdapat suatu kendala yang menghambat pembangunan infrastruktur kemaritiman.

Dalam BAB II berikut memaparkan mengenai visi dan misi serta gagasan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim yang diusung oleh pasangan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Serta menjelaskan terkait kondisi infrastruktur Indonesia, kebijakan yang diambil dan kendala yang dihadapi Presiden Joko Widodo untuk memperbaiki kondisi infrastruktur Indonesia.

A. Kepemimpinan Presiden Joko Widodo Periode 2014-2019

Berdasarkan Surat Keputusan Komisi Pemilihan Umum Nomor 536/Kpts/KPU/Tahun 2014 tanggal 22 Juli 2014, Joko Widodo dan Muhammad Jusuf Kalla telah ditetapkan sebagai Presiden dan Wakil Presiden Terpilih periode 2014-2019 dalam Pemilihan Umum Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2014. Dari 133.574.277 total suara, pasangan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Muhammad Jusuf Kalla memperoleh 70.997.833 suara atau 53% dari total suara sah nasional (KPU, 2014).

Setelah ditetapkan sebagai presiden pada pilpres 2014, dalam dokumen yang diperoleh dari KPU (KPU, 2014), mengenai visi dan misi pemerintahan Presiden Joko Widodo dengan *tagline* “Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian”. Visi yang diusung oleh pasangan Joko Widodo dan Jusuf Kalla adalah “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong”. Untuk mewujudkan visi tersebut kemudian dijabarkan dalam tujuh misi, yaitu:

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeadilan dan demokratis berlandaskan negara hukum
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berlandaskan kepentingan nasional
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

Untuk menunjukkan prioritas jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, mandiri dan berkepribadian, pemerintahan Presiden Joko Widodo merumuskan sembilan agenda prioritas yang disebut Nawa Cita. Kesembilan agenda prioritas tersebut adalah:

1. Kami akan menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara
2. Kami akan membuat pemerintah selalu hadir dengan membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis dan terpercaya
3. Kami akan membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan
4. Kami akan memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya
5. Kami akan meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia
6. Kami akan meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia dapat maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya
7. Kami akan mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestic
8. Kami akan melakukan revolusi karakter bangsa
9. Kami akan memperteguh ke-bhinneka-an dan memperkuat restorasi sosial Indonesia.

Gagasan Presiden Joko Widodo mengenai Nawacita didasarkan pada teori Trisakti yang diusung oleh Bung Karno. Di mana pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo gagasan Nawacita merupakan bentuk perluasan dari gagasan Trisakti. Perluasan bentuk Trisakti ke Nawacita sebagai gagasan yang mencoba untuk membangun kembali fondasi pembangunan yang berlandaskan pada filosofi dasar pembangunan, yaitu adanya pemerataan. Bentuk perluasan ini dapat ditinjau dari tiga rumusan konsep Trisakti, yaitu (1) berdaulat secara politik, (2) mandiri dalam ekonomi, (3) berkepribadian

dalam kebudayaan (Anggusti & Siallagan, 2018). Singkatnya, Nawacita merupakan instrumen dari implementasi Trisakti. Oleh karena itu, Nawacita dijadikan sebagai program utama dalam pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Gagasan Nawacita diimplementasikan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) setiap tahunnya yang kemudian ditetapkan sebagai Peraturan Presiden No. 5 Tahun 2015. Didalam RPJMN, Nawacita diwujudkan menjadi strategi yang memiliki tiga dimensi pembangunan, yaitu pembangunan manusia, pembangunan sektor unggulan, serta pemerataan dan kewilayahan (Bappenas, 2017). Pembangunan daerah pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka kesatuan merupakan poin ketiga dari Nawacita. Pembangunan daerah tersebut memiliki tujuan bahwa pembangunan tidak lagi berpusat di perkotaan akan tetapi juga menyebar diseluruh pelosok daerah. Kesejahteraan harus dirasakan oleh semua masyarakat Indonesia diseluruh kawasan, termasuk kawasan pinggiran. Sehingga pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo terdapat tiga fokus utama yaitu infrastruktur sebagai pengungkit utama produktivitas dan daya saing bangsa, manusia sebagai subjek pembangunan dan deregulasi ekonomi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi (Kemendag, 2016).

B. Gagasan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Gagasan untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia disampaikan Presiden Joko Widodo dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 *East Asia Summit* tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Selain itu, pada kesempatan yang sama Presiden Joko Widodo juga memaparkan mengenai lima pilar utama yang akan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Kelima pilar tersebut yaitu (1) pembangunan kembali budaya maritim Indonesia yang mengakui tautan negara ke laut, (2) komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut, (3) komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, (4) pentingnya diplomasi maritim untuk mengundang semua mitra Indonesia agar bekerjasama dalam bidang maritim, (5) membangun kekuatan pertahanan maritim, bukan hanya untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan Indonesia, tetapi juga untuk keamanan dan navigasi maritim (Saragih, Siregar, & Putera, 2018).

Keinginan Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia bukan suatu gagasan baru. Berdasarkan sejarah, Indonesia sebagai negara kepulauan dan bangsa maritim telah digagas oleh presiden pertama Indonesia, Soekarno. Visi Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia merupakan momentum politik yang menandai dimulainya kembali Indonesia sebagai negara maritim. Gagasan untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia sesuai dengan misi yang kemudian didukung oleh sembilan agenda prioritas Nawacita. Asumsi dasar yang melatarbelakangi Presiden Joko Widodo berambisi untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, yaitu:

1. Politik luar negeri harus relevan dengan karakter suatu negara secara geografis atau sesuai dengan latar belakang sejarah yang didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategisnya (Supriyatno, 2014).
2. Penetapan konsep Poros Maritim Dunia sejalan dengan transformasi besar yang sedang terjadi di abad ke-21. Pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur (Morgenthau, Thompson, & Clinton, 2005).

Sesuai dengan asumsi dasar tersebut, arti laut semakin penting bagi masa depan bangsa. Presiden Joko Widodo mengingatkan bahwa laut tidak lagi sebagai pemisah akan tetapi sebagai pemersatu pulau-pulau besar dan kecil yang terdapat di wilayah Nusantara. Indonesia berada tepat di tengah-tengah proses perubahan strategis itu, baik secara geostrategis, geopolitik maupun geekonominya. Posisi geostrategis Indonesia yang berada di persimpangan jalur perdagangan dunia menyebabkan Indonesia menjadi fokus perhatian dunia di antara negara-negara kepulauan yang lainnya. Selain itu, dari segi geopolitiknya, Indonesia terletak di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia yang menjadikan Indonesia sebagai kawasan penghubung antar negara di kawasan Asia Timur, Asia Tenggara serta Asia Selatan. Beberapa selat strategis lalu lintas maritim global juga berada di perairan Indonesia yaitu Selat Melaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar. Sedangkan dari segi geekonomi, Indonesia terletak di daerah equator, antara Benua Asia dan Benua Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju (USAsia, 2014). Hal tersebut yang menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki potensi besar dalam bidang kelautan.

C. Kondisi Infrastruktur Indonesia

Kondisi infrastruktur Indonesia saat ini diklasifikasikan sebagai kondisi yang belum tercukupi dan tertinggal dari negara lain. Bagi Indonesia, negara dengan populasi dan wilayah kepulauan yang besar, pengembangan infrastruktur merupakan hal yang penting untuk memastikan pertumbuhan yang berkesinambungan. Selain itu, ketersediaan infrastruktur merupakan hal yang paling penting untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dalam *Global Competitiveness Report 2017-2018* yang disusun oleh Lembaga *World Economic Forum*, dalam bidang infrastruktur secara keseluruhan Indonesia menduduki peringkat ke-52 dari 137 negara dan

posisi tersebut masih jauh dibandingkan dengan negara Singapura yang menduduki peringkat ke-2 dari 137 negara dan Malaysia yang menduduki peringkat ke-21 dari 137 negara. Selain itu, terdapat dua indikator yang membuat indeks daya saing Indonesia rendah, yaitu kualitas pelabuhan dan jalan (Schwab, 2015).

Poros maritim dunia sebagai sebuah konsep yang dijabarkan secara luas, mencakup pembangunan infrastruktur pelabuhan, kehadiran kapal-kapal, dan fasilitas di berbagai pelabuhan di Indonesia serta konektivitas wilayah melalui jalur transportasi laut yang bebas hambatan atau tol laut (Kusumastanto, 2010). Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi menunjukkan bahwa sampai tahun 2014, jumlah pelabuhan dan terminal di Indonesia mencapai 2.154. Jumlah tersebut terdiri dari 111 pelabuhan komersial, 1.129 pelabuhan non-komersial, dan lebih dari 914 terminal khusus (Dimiyati, 2014). Pelabuhan yang terdapat di Indonesia masih kalah bersaing dengan pelabuhan di Singapura ditinjau dari segi ekonomis dan efisiensinya. Akibatnya pelabuhan belum secara optimal berperan sebagai pendorong daya saing perekonomian nasional (Sudarmo, 2012).

Infrastruktur yang buruk berdampak pada kinerja logistik yang lamban. Di dunia di mana perdagangan merupakan kunci pertumbuhan, maka daya saing logistik sangat diperlukan untuk mempertahankan pertumbuhan. Sayangnya, efisiensi pelabuhan Indonesia termasuk yang termiskin di Asia. Rata-rata waktu tinggal kontainer di pelabuhan Indonesia memakan waktu yang cukup lama. Di pelabuhan tersibuk di Indonesia, kontainer tinggal di Pelabuhan Tanjung Priok selama 6 sampai 7 hari. Sedangkan di Singapura, hanya bertahan 1.5 hari, di Malaysia 3 hari sedangkan di Thailand 4 sampai 5 hari. Ketidakefisienan logistik mengakibatkan tingginya biaya produksi dan distribusi. Untuk kontainer standar 45 di Tanjung Priok, biaya pengirimannya mencapai USD \$ 255

per kontainer, angka tersebut lebih mahal dibandingkan dengan Singapura USD \$ 243 per kontainer, Malaysia USD \$ 173, Thailand USD \$ 155 dan Filipina USD \$ 138) (Bappenas, 2015).

Penyediaan infrastruktur di Indonesia dinilai lamban karena kendala yang dihadapi pada berbagai tahapan proyek mulai dari persiapan hingga pelaksanaan. Kurangnya pembangunan infrastruktur maritim Indonesia yang menjadi faktor dalam tingginya biaya logistik negara. Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Indonesia menilai, biaya logistik di Indonesia merupakan biaya logistik paling tinggi di dunia yaitu mencapai 24% dari total PDB yaitu Rp 1.820 triliun per tahun. Dibandingkan dengan biaya logistik Malaysia yang hanya 15%, Thailand 16%, Singapura 15%, Amerika Serikat serta Jepang sebesar 10% (GBGIndonesia, 2018).

Dalam mengimplementasikan pembangunan infrastruktur, pemerintah Indonesia merasa pendaan dari setiap proyek pembangunan infrastruktur yang ada merupakan salah satu kendala yang dinilai paling berpengaruh besar. Pemerintah Indonesia membutuhkan dana sebesar Rp 4.796 triliun untuk mendanai keseluruhan pembangunan proyek infrastruktur selama tahun 2015-2019. Akan tetapi, dari jumlah tersebut, hanya 40% dana yang sanggup disokong oleh APBN dan APBD. Sehingga dalam hal ini pemerintah membutuhkan pendanaan dari pihak BUMN dan pihak swasta. Pendanaan dari suatu pembangunan biasanya menggunakan anggaran yang bersifat konvensional seperti pendanaan yang didapatkan dari pendapatan negara atau daerah serta ada juga pendanaan yang bersifat non-konvensional seperti pendanaan yang berasal dari kerjasama antara pemerintah dengan swasta yang dapat berupa penanaman modal atau investasi dalam bidang infrastruktur (Wibawati, Sari, & Sulistyani, 2018).

Bab ini telah menjelaskan mengenai visi Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan hal terpenting untuk menunjang keberhasilan visi tersebut. Mengingat kondisi infrastruktur di Indonesia masih tertinggal jauh dari negara Singapura dan Malaysia, maka Presiden Joko Widodo berkomitmen untuk meningkatkan infrastruktur terutama dalam bidang maritim seperti pembangunan pelabuhan dan tol laut. Tetapi, dalam upaya mewujudkan pembangunan tersebut, pemerintah mengalami kendala yaitu mengenai pendanaan proyek infrastruktur. Sehingga Presiden Joko Widodo dalam masa pemerintahannya berusaha untuk menarik investasi asing untuk mendanai proyek infrastruktur di Indonesia.