

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Berdasarkan Surat Badan Informasi Geospasial No. B-3.4/SESMA/IGD/07/2014 (Pusat Data Statistik dan Informasi, 2018), luas wilayah perairan Indonesia adalah 6,32 juta km persegi dan merupakan negara yang memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia. Selain itu Indonesia ada pada posisi yang strategis secara geografi, yaitu di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Keistimewaan ini membuat Indonesia perlu mengoptimalkan upaya untuk memperoleh keuntungan khususnya di sektor maritim.

Namun berdasarkan laporan di bulan September 2021, kontribusi bidang kelautan dan perikanan atas pendapatan domestik bruto Indonesia baru sebesar 3,7 persen (Pebrianto, 2020). Hal ini disayangkan karena Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia memperkirakan potensi laut Indonesia bisa mencapai 93 persen dari total pendapatan APBN Indonesia di tahun 2018; baik dari perikanan, terumbu karang, mangrove, lamun, kekayaan pesisir, bioteknologi, wisata bahari, minyak bumi serta transportasi laut (Gatra.com, 2019). Kepala Ekonom *World Bank Indonesia*, Frederico Gil Sander menyampaikan bahwa jika sektor kelautan Indonesia dikelola dengan baik maka dapat menyumbang pendapatan negara lebih dari 3,3 miliar dollar AS per-tahunnya (Purnomo, 2019).

Menyadari perlunya memaksimalkan posisi strategis dan memanfaatkan sumber daya laut demi kepentingan nasional, Presiden Joko Widodo atau yang dikenal sebagai Presiden Jokowi mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Dalam debat calon presiden edisi ketiga, Presiden Jokowi menilai bahwa Indonesia harus berjaya di lautan dengan salah satu prinsip dasar yaitu perlindungan sumber daya maritim (Sihaloho & Qusnulyakin, 2014). Ketika terpilih menjadi Presiden Republik Indonesia pada tahun 2014, pemerintahan

Presiden Jokowi lewat Kabinet Kerja periode 2014-2019 memproyeksikan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Visi PMD menjadi hal yang penting dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 dimana salah satu bidang pembangunan politik luar negeri yang tercantum yaitu pelaksanaan doktrin Poros Maritim Dunia (Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2019).

Di skala internasional, Presiden Jokowi menegaskan visi PMD pada *East Asia Summit* di Myanmar tahun 2014 (Biro Komunikasi, 2016). Dalam pidatonya, Presiden Jokowi menyampaikan:

Oleh karena itu, sebagai negara maritim, Indonesia harus menegaskan dirinya sebagai Poros Maritim Dunia, sebagai kekuatan yang berada di antara dua samudera: Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi sebagai Poros Maritim Dunia membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat (Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2014).

Pemerintah telah melakukan upaya-upaya untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Hal ini dapat dilihat dari upaya pemerintah untuk meningkatkan produksi di bidang kelautan dan perikanan, pembangunan dan pengembangan tol laut dan fasilitas pelabuhan yang menunjang peningkatan kualitas kinerja, serta upaya meningkatkan pariwisata maritim.

Indonesia merupakan negara peringkat 8 eksportir utama produk perikanan dunia di tahun 2020 dengan nilai pertumbuhan positif 5,7% dibandingkan tahun 2019 disaat banyak negara lainnya mengalami penurunan yang cukup signifikan. Sektor perikanan berhasil menyumbang 67,7 triliun rupiah pada triwulan kedua tahun 2021 atau setara 2,44 persen dari total PDB (Humas Ditjen PDSPKP, 2021).

Kemudian upaya konektivitas antar-pulau di Indonesia dengan moda laut terus dioptimalkan. Tercatat pada tahun 2018 terdapat pengoperasian 113 trayek angkutan perintis dan 18 trayek tol laut, meningkat dibandingkan dengan tahun 2017 dimana hanya ada 96 trayek angkutan perintis dan 13 trayek tol laut. Dengan demikian terdapat 85 daerah tertinggal, terpencil, dan terluar yang berhasil dijangkau oleh trayek tersebut atau setara 68 persen dari total 122 daerah yang

ditetapkan pemerintah (Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2020).

Di era globalisasi saat ini, pemerintah beserta dengan masyarakat dituntut meningkatkan efektivitas dan efisiensi dengan menggunakan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Pelabuhan sebagai salah satu sektor strategis dalam peningkatan perdagangan dan keunggulan di bidang maritim juga memanfaatkan teknologi yang ada sehingga dapat menghasilkan peningkatan kinerja pelabuhan di berbagai daerah. Pelabuhan memaksimalkan penggunaan situs serta aplikasi untuk memacu produktivitas. Digitalisasi yang diterapkan di berbagai pelabuhan di Indonesia berhasil menekan biaya angkut kontainer, meningkatkan penanganan peti kemas, penurunan *dwelling time* (penanganan bongkar muat peti kemas) sehingga mendukung kelancaran ekspor nasional (Wuryasti, 2019). Sebagai contoh, sebanyak 77 pelabuhan di Indonesia telah dijalankan sistem *Inaportnet* (sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet) yang terintegrasi dengan berbagai lembaga berwenang di pelabuhan untuk meningkatkan pelayanan kapal di pelabuhan (Puspa, 2022).

Walaupun beragam upaya telah dilakukan pemerintah untuk mewujudkan visi sebagai PMD dari dalam negeri, Indonesia masih menghadapi beragam tantangan keamanan lainnya wilayah laut dengan aktor hubungan internasional. Terdapat sengketa dengan negara-negara tetangga, *Illegal, Unregulated and Unreported Fishing* (IUUF), pembajakan laut, permasalahan di Laut China Selatan, dan berbagai dinamika kawasan.

Dalam UU Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara disebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri dari wilayah darat, wilayah perairan, dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang udara di atasnya, termasuk seluruh sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Dalam hal batas laut, wilayah Indonesia mengacu pada konsep Negara kepulauan yang tertuang dalam *United Nations Conventions on The Law of the Sea* (UNCLOS). UNCLOS menetapkan batas yang disebut sebagai Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang ditarik sejauh 200 mil dari laut territorial.

Sampai Oktober 2021, pemerintah Indonesia dan Malaysia masih dalam upaya penyelesaian sengketa perbatasan area Selat Malaka bagian selatan dan Laut Sulawesi. Menteri Luar Negeri Indonesia, Retno Marsudi mengatakan bahwa upaya penyelesaian akan dilakukan secara damai dan berpegangan pada ketentuan hukum internasional (CNN Indonesia, 2021). Tidak hanya dengan Malaysia saja, upaya penentuan batas wilayah maritim juga terus dilakukan dengan negara-negara tetangga lainnya, termasuk bersikap tegas pada klaim China terkait klaim *Nine Dash Line*.

Indonesia juga mengalami masalah terkait IUUF. Berdasarkan *Food and Agriculture Organization of The United Nations* (FAO), praktik *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (IUUF) meningkat selama 20 tahun terakhir, khususnya di kawasan laut lepas. FAO (2016) mengindikasikan kerugian materiil seluruh dunia akibat praktik IUUF adalah 11 sampai dengan 26 juta ton ikan setiap tahun atau setara dengan kerugian 10 sampai dengan 23 miliar Dolar Amerika. Hal-hal tersebut membuktikan bahwa praktik IUUF membawa kerugian yang masif dan berpengaruh bagi kehidupan di bumi. Secara spesifik, kerugian perekonomian Indonesia yang disebabkan oleh *Illegal Fishing* adalah sebesar US\$ 20 miliar setiap tahun. Praktik tersebut juga mengancam 65 persen terumbu karang yang ada di perairan Indonesia (Kepala Biro Pers, Media, dan Informasi Sekretariat Presiden, 2016). Sebagai negara yang perekonomiannya juga bergantung di sektor maritim, IUUF mengancam kesejahteraan bangsa.

Selain IUUF, wilayah laut Indonesia dinilai tidak aman karena aktivitas pembajakan (*piracy*). Berdasarkan *ICC International Maritim Bureau*, Indonesia merupakan negara kedua dengan tindak pembajakan kapal laut terbanyak setelah Nigeria. Rawannya pembajakan kapal ini disebabkan oleh letak geografi Indonesia yang strategis sehingga banyak kapal yang melintas di wilayah perairan Indonesia, khususnya di Selat Malaka (ICC International Maritime Bureau, 2021).

	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
Nigeria	13	31	21	14	4	83
Indonesia	19	25	11	15	5	75
Filipina	13	3	3	4	5	28
Selat Singapura	1	-	-	11	16	28
Peru	2	3	4	4	9	22

Tabel 1.1. Insiden pembajakan kapal sejak 2017-2021  
 Sumber: ICC International Maritim Bureau, 2021

Di kawasan Asia-Pasifik, terdapat dinamika yang terjadi antara negara-negara dengan kekuatan besar. China menjalankan kebijakan secara sepihak dengan adanya *Nine Dash Line*. *Nine Dash Line* merupakan wilayah laut China Selatan dengan luas 2 juta km persegi dimana 90 persen dari wilayah tersebut diklaim China sebagai hak maritim berdasarkan sejarah negara tersebut. Pada dokumen CML/17/2009 (United Nations, 2009), perwakilan China untuk Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) menyatakan:

*China has indisputable sovereignty over the islands in the South China Sea and the adjacent waters, and enjoys sovereign rights and jurisdiction over the relevant waters as well as the seabed and subsoil thereof. The above position is consistently held by the Chinese Government, and is widely known by the international community (United Nations, 2009)*

Wilayah *Nine Dash line* bersinggungan dengan Indonesia, Filipina, Malaysia, Vietnam, dan Brunei Darussalam. Di Indonesia, China mengklaim wilayah perairan Natuna masuk dalam kekuasaan China. Hal ini kemudian mencuri perhatian Indonesia karena pernyataan tersebut merupakan ancaman serius terhadap kedaulatan wilayah Indonesia. Pada 13 September 2021, CNN Indonesia memberitakan bahwa 5 kapal perang China masuk perairan Natuna yang kemudian menimbulkan rasa tidak aman bagi masyarakat (CNN Indonesia, 2021) Hal ini juga mencuri perhatian dunia dengan adanya pemberitaan di media internasional. Selain melanggar aturan yang sudah ditetapkan oleh UNCLOS, kemampuan Indonesia untuk menjaga kedaulatan wilayah juga kemudian dipertanyakan.

Selain klaim China di Laut China Selatan, dinamika kawasan Asia-Pasifik juga diwarnai oleh adanya perebutan kekuatan antara dua negara besar yaitu China dan Amerika Serikat, ditambah dengan adanya kerja sama keamanan trilateral Amerika Serikat (AS), Inggris, dan Australia (AUKUS) serta dialog Keamanan Kuadrilateral (QUAD). AUKUS dilihat sebagai upaya AS untuk lebih melibatkan diri dalam kontestasi penyeimbangan kekuasaan China di Asia-Pasifik. Dikutip dari CNN Indonesia, Direktur Jendral Asia Pasifik dan Amerika Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (Kemlu RI), Abdul Kadir menjelaskan bahwa AUKUS memicu kecepasan negara-negara sekitar dan dapat memicu perlombaan senjata di kawasan Indo-Pasifik yang kemudian berkontribusi pada ketidakstabilan keamanan di kawasan (CNN Indonesia, 2021). Meskipun QUAD belum lama mengisyaratkan keaktifannya kembali dalam kontestasi perimbangan kekuatan China dan AS, tidak menutup kemungkinan bahwa QUAD memicu isu keamanan di kawasan Asia-Pasifik.

Nilai ekspor yang tinggi, konektivitas antar pulau, efisiensi di bidang pelayaran tidak cukup untuk mewujudkan visi PMD karena tantangan lintas negara yang Indonesia hadapi merupakan ancaman bagi keamanan maritim dan keutuhan wilayah Indonesia. Ketika Indonesia masih belum dapat menetapkan batas wilayah, Indonesia juga akan mengalami kesulitan untuk menegakkan hukum terhadap pelaku IUUF dan pembajakan di laut karena ketidakpastian wilayah yurisdiksi. Oleh karena itu, diplomasi maritim menjadi salah satu cara Indonesia tidak hanya untuk memaksimalkan upaya pemenuhan kepentingan nasional di wilayah kedaulatan namun juga untuk menghadapi kontestasi kekuatan dan masalah keamanan maritim di kawasan.

Menuju visi Poros Maritim Dunia, pemerintahan Presiden Jokowi menetapkan Kebijakan Kelautan Indonesia lewat Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017. Kebijakan ini dibuat sebagai pedoman Kementerian/Lembaga dan pemerintah daerah dalam merencanakan, melaksanakan, serta memantau dan mengevaluasi pembangunan di sektor kelautan serta menjadi acuan bagi masyarakat dalam keikutsertaan menjalankan pembangunan sektor kelautan untuk

mewujudkan visi PMD. Dalam dokumen tersebut terdapat tujuh pilar kebijakan antara lain:

1. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia
2. Pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut
3. Tata kelola dan kelembagaan di laut
4. Ekonomi, infrastruktur, dan peningkatan kesejahteraan
5. Pengelolaan ruang laut dan dan perlindungan lingkungan laut
6. Budaya bahari
7. Diplomasi maritim (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017)

Pembangunan di dalam negeri juga perlu dibarengi dengan kebijakan luar negeri dalam implementasi diplomasi maritim. Dalam Kebijakan Kelautan Indonesia, Indonesia tentu memerlukan bantuan dari negara lain sehingga diplomasi maritim menjadi alat untuk membangun relasi dan kerjasama kelautan baik secara bilateral juga di kawasan demi mencapai visi PMD, tidak hanya untuk memajukan Indonesia di sektor ekonomi namun juga meningkatkan kemampuan pertahanan dan keamanan Indonesia di lautan. PMD dapat terwujud jika kekuatan pertahanan maritim Indonesia memadai untuk menghadapi ancaman kedaulatan dan keamanan nasional, menjalin hubungan diplomasi maritim untuk mendukung kebijakan luar negeri di masa damai, mewujudkan keamanan di lingkungan maritim, serta menjadi kekuatan maritim yang handal di masa perang (Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2019).

Meskipun Presiden Jokowi tidak mengumandangkan visi Poros Maritim Dunia pada kampanye pencalonan kembali dirinya sebagai Presiden periode kedua, hal itu tidak berarti menghentikan upaya perwujudan visi PMD di periode sebelumnya. Presiden Jokowi menggunakan kesempatan pidato pada Hari Maritim

Nasional tanggal 23 September 2021 untuk menegaskan kembali bahwa visi Poros Maritim Dunia perlu diwujudkan untuk Indonesia yang maju dan berkeadilan (Lumanauw, 2021). Dengan demikian, visi PMD masih relevan dan terus diupayakan pemerintah.

Dengan lingkungan maritim yang strategis, Indonesia memiliki peluang untuk bertindak aktif mendukung terwujudnya perdamaian global dan regional kawasan, termasuk lewat kerjasama baik secara bilateral, regional, dan multilateral. Oleh karena itu, penulis melihat bahwa pendekatan diplomasi maritim dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pengaruh Indonesia dan mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

## **1.2. Rumusan Masalah**

1. Apa itu Poros Maritim Dunia?
2. Bagaimana diplomasi maritim digunakan untuk mewujudkan visi dan tujuan Poros Maritim Dunia?

## **1.3. Tujuan Penelitian**

Dengan adanya gambaran pada bagian latar belakang maka penelitian ini bertujuan untuk

- Memahami visi Poros Maritim Dunia
- Mengetahui penerapan diplomasi maritim Indonesia pada tahun 2017-2021 baik secara bilateral maupun regional (kawasan Asia-Pasifik)
- Menganalisa bagaimana diplomasi maritim digunakan Indonesia dalam menghadapi dinamika yang ada di kawasan
- Mengetahui tantangan yang dihadapi pemerintah Indonesia dalam mengimplementasikan diplomasi maritim sebagai salah satu upaya mewujudkan visi Poros Maritim Dunia



- Melihat signifikansi visi Poros Maritim Dunia sebagai bagian dari kebijakan luar negeri Indonesia

#### **1.4. Manfaat Penelitian**

##### **1.4.1. Manfaat Akademis**

- mengembangkan penerapan ilmu hubungan internasional, khususnya pada konsep diplomasi maritim
- menambah pengetahuan mengenai implementasi diplomasi maritim oleh Indonesia dalam konteks Poros Maritim Dunia
- memahami poros maritim dunia sebagai bagian dari kebijakan luar negeri Indonesia

##### **1.4.2. Manfaat Praktis**

- Memenuhi persyaratan meraih gelar magister pada program studi hubungan internasional di Universitas Pelita Harapan
- Menjadi referensi analisis media massa mengenai diplomasi maritim sebagai upaya Indonesia mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia
- Menjadi referensi bagi Pemerintah Indonesia dalam upaya mengoptimalkan diplomasi maritim untuk memperkuat posisi Indonesia sebagai negara maritim di kawasan

Setelah mengetahui latar belakang dari penelitian ini, penulis melakukan penelusuran artikel ilmiah yang berkaitan dengan topik yang akan diteliti yang kemudian dijelaskan pada Bab II. Dengan demikian, tesis ini memiliki signifikansi dari penelitian sebelumnya. Selain itu, bab berikutnya juga akan menjelaskan teori serta konsep yang digunakan sebagai dasar melakukan penelitian mengenai diplomasi maritim Indonesia untuk perwujudan visi Poros Maritim Dunia.