

**BAB II**  
**KERJA SAMA INDONESIA DALAM KEBIJAKAN POROS MARITIM**  
**DUNIA**

**2.1 Gambaran Umum Poros Maritim Dunia**

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki luas wilayah laut 5,9 juta km yang sudah diakui oleh dunia internasional melalui konvensi hukum laut PBB yang disebut *United Nation Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS). Indonesia juga memiliki kurang lebih 17.504 pulau, dengan adanya hal tersebut Indonesia memiliki potensi menjadi negara maritim (Lasabuda R. , 2013, hal. 93). Negara maritim adalah negara yang berdaulat, menguasai, memperoleh kemakmuran dari laut, mampu mengolah dan memanfaatkan secara berkelanjutan. Tetapi mewujudkan negara maritim tidak semudah membalikkan telapak tangan, karena kepentingan negara-negara di dunia akan sangat ditentukan dengan bagaimana caranya mengelola dan memanfaatkan laut untuk kemakmuran yang berkelanjutan (Ambarwati, 2014).

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia telah menyusun strategi untuk menjadikan negara sebagai poros maritim dunia dengan mencetuskan gagasan yang strategis. Poros Maritim Dunia adalah sebuah gagasan guna untuk menjamin konektivitas antar pulau di Indonesia, meningkatkan transportasi laut, pengembangan industri dan perkapalan serta fokus pada keamanan maritim, Presiden Joko Widodo merangkum itu semua dengan 5 pilar utama (Kementerian Sekretariat Negara RI, 2015). Poros maritim dunia juga bisa dikatakan sebagai jalan pemerataan bagi Indonesia, karena dalam tujuan utamanya Presiden Jokowi ingin mencapai kepentingan nasionalnya dimulai dari

pemerataan ekonomi dalam negerinya. Contohnya mengembangkan infrastruktur laut di daerah timur khususnya di Papua dengan membangun pelabuhan.

Posisi Indonesia di sini sebenarnya sangat diuntungkan melihat letak geografisnya yang strategis untuk mengembangkan potensi kelautan yang akan berimbas pada kemakmuran bangsa melalui aktivitas ekonomi maupun perdagangan internasional. Namun dalam faktanya Indonesia masih jauh yang diharapkan, karena masih banyak hambatan yang seharusnya bisa diperbaiki seperti keterbatasan infrastruktur, kurangnya kesadaran masyarakat terhadap konsepsi wawasan nusantara, eksploitasi dan kegiatan ilegal masih banyak dilakukan oleh aktor lokal maupun transnasional, regulasi bidang kemaritiman yang belum memiliki supremasi akan berdampak pada tingginya angka aktivitas ilegal dan lemahnya penegakan hukum (Hidayat & Ridwan, 2017, hal. 109). Maka dari itu Jokowi berinisiatif membangun kembali kejayaan laut Indonesia yang terdahulu dengan menerapkan sebuah gagasan Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia menjadi sebuah alat guna mewujudkan kemakmuran bangsa dengan cara mengembangkan pembangunan maritim yang berkelanjutan. Ini akan menjadi batu loncatan untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim.

### **2.1.1 Sejarah Terbentuknya Poros Maritim Dunia**

Sejarah terbentuknya kebijakan poros maritim dunia dimulai ketika pada masa kampanye pilpres tahun 2014 yang telah diutarakan pasangan Jokowi-JK yang mana gagasan ini muncul guna memberikan harapan baru bagi Indonesia untuk menjunjung kembali negara maritim (Nainggolan, 2015, hal. 11). Jauh sebelum terpilihnya Jokowi menjadi Presiden rancangan pembangunan sudah ada dengan adanya agenda baru Indonesia yang berpusat pada kebijakan poros

maritim dunia oleh para ahli, seperti Makmur Keliat, Rizal Sukma, Andi Wijayanto dan lain-lain (Keliat, 2009, hal. 112-126).

Kebijakan Poros Maritim Dunia pertama kali dijabarkan dalam debat calon presiden putaran ke-3, yang mana dalam debat tersebut Jokowi menjujung tinggi keamanan maritim karena pusat geopolitik ekonomi beralih dari Barat ke Asia, sehingga kesempatan ini harus dimanfaatkan dengan baik untuk membangun maritimnya (BBC, 2014). Guna menjadikan Indonesia sebagai pusat poros maritim dunia dengan meningkatkan kembali perdagangan laut dalam, membangun armada laut, menjamin pelayaran di laut dalam, menjaga keamanan dan pertahanan, mempromosikan produk-produk dalam negeri ke mancanegara, menjaga kestabilan regional, mengembangkan sumber daya kelautan dan terus membangun infrastruktur maritim (Hidayat & Ridwan, 2017, hal. 116).

Dalam kebijakan poros maritim dunia ini memberikan keamanan laut bagi Indonesia, karena melihat dari letak geografis yang sangat strategis dapat mengundang reaksi dari negara-negara lain untuk mengambil kontrol perairan Indonesia seperti sumber daya alam. (Laksmiana, 2011, hal. 97). Sehingga upaya kebijakan luar negeri Jokowi terkait keamanan maritim lebih ditingkatkan, setelah melihat keadaan keamanan maritim di perairan Indonesia semakin dirugikan oleh para oknum kejahatan terbukti dengan adanya masalah yang kompleks seperti sengketa perbatasan maritim, perompakan dan pembajakan, *illegal fishing*, *illegal logging*, *people smuggling*, *arm smuggling*, *sea robbery*, *illegal migrant* dan *terrorism* yang sebagian besar menggunakan laut sebagai wahana kegiatannya (Octavian & Yulianto, 2014, hal. 87).

Lima pilar utama poros maritim dunia menjadi harapan baru bagi masyarakat Indonesia melihat masih banyak masalah yang terjadi di perairan Indonesia yang terbilang masih minim untuk diperhatikan, maka dari itu pemerintah Jokowi segera menanggapi dengan adanya sebuah kebijakan luar negeri yang dikemas dalam gagasan Poros Maritim Dunia. Keputusan pemerintah dianggap tepat ketika melihat kondisi dan situasi yang terjadi saat ini, usulan pemerintah Jokowi mengusung Indonesia sebagai pusat poros maritim dunia adalah gerakan pembangunan nasional dengan mengedepankan proses pembangunan infrastruktur dalam sektor kemaritiman (PresidenRI.go.id, 2015).

Sejak masa pilpres pasangan Jokowi dan Jusuf Kalla ini mengutarakan lima pilar utama Poros Maritim Dunia guna mengotimalisasikan sektor maritim yang seharusnya bisa dimanfaatkan dengan baik. Pada tahun 2014 kebijakan presiden Jokowi sudah terencana dan memiliki strategi yang berbeda dengan strategi era sebelumnya yang mana strategi ini menggunakan kemaritiman sebagai dasar konsep pembangunan (Sukma, 2014). Dalam rencana tersebut Indonesia harus mengeluarkan dana yang tidak sedikit. Maka sebab itu, Indonesia telah megenalkan kebijakan poros maritim dunia ke dunai internasional pertama kali ketika kunjungan ke Myanmar dalam rangka Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN ke-9 yang diselenggarakan di Nay Pyi Taw, guna mencari mitra kerja sama dengan negara lain dan meningkatkan investor asing (Simorangkir, 2016). Seiring bejalannya waktu strategi kemaritiman Indonesia membawah harapan baru ketika masa pemerintahan presiden Joko Widodo dan wakilnya Jusuf Kalla yang ingin memajukan Indonesia dari sektor maritim melalui pembangunan. Program

pembangunan maritim tersebut telah memberikan hasil yang baik dengan adanya respon negara-negara yang berminat untuk melakukan kerja sama.

### **2.1.2 Tujuan Poros Maritim Dunia**

Indonesia merupakan negara kepulauan dan termasuk negara yang memiliki luas perairan terbesar sehingga menjadi negara kepulauan terbesar di dunia. Hal tersebut memberikan jalan untuk menjadikan pusat poros maritim dunia, karena gagasan Poros Maritim Dunia Presiden Jokowi juga bertujuan untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengambilan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan maritim dan keamanan maritim, memberdayakan sumber daya maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi (Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, 2016). Sehingga rancangan untuk mencapai tujuan tersebut Pemerintah Jokowi memberikan langkah-langkah dengan mengagas Poros Maritim Dunia. Gagasan Poros Maritim Dunia Jokowi sudah diperkenalkan pertama kali ke dunia internasional dalam pertemuan Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN di Nay Pyi Taw, Myanmar pada tahun 2014. Dalam pertemuan Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN di Myanmar Jokowi mengatakan bahwa Poros Maritim Dunia mempunyai 5 pilar utama yang sudah dijelaskan sebelumnya (PresdenRI.go.id, 2015).

Pada intinya pemerintah mengajak masyarakat Indonesia untuk mengenali bahwa negara Indonesia adalah negara kepulauan yang mana artinya kegiatan dan aktivitas di laut merupakan basis kehidupan sehari-hari rakyat Indonesia dari Sabang samapai Marauke. Dalam Poros Maritim Dunia, objek atau sasaran pengembangan adalah bidang budaya dan ekonomi. Pengembangan kedua aspek

ini dilakukan dengan membangun konektivitas. Konektivitas merupakan kata kunci untuk mencapai tujuan dan meraih cita-cita mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh rakyat di kepulauan Nusantara (Adam, 2015, hal. 23). Bagi Presiden Joko Widodo, kesenjangan infrastruktur dan konektivitas adalah masalah besar bagi Indonesia. Dalam hal ini, beliau selalu menyoroti perbedaan yang terlihat dari segi harga komoditas di Papua dan di Jawa (Laksmana, Gindarsah, & Mantong, 2018, hal. 4). Dengan demikian, lima pilar ini berpotensi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam jangka panjang melalui berbagai pilar yang tercantum dalam strategi Poros Maritim Dunia. Kemudian munculnya ide pembangunan 24 pelabuhan yang menjadikan penghubung di berbagai pulau, dari yang terdekat hingga terpencil, dari pusat pemerintahan sampai perbatasan wilayah negara tetangga (Andilas & Yanggana, 2017, hal. 2). Berharap rancangan ini dapat berkontribusi terhadap meningkatnya berbagai aspek terutama dalam pembangunan infrastruktur yang juga menjadi salah satu tujuan pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Presiden Indonesia Joko Widodo berpidato dalam sidang *International Maritime Organization* (IMO) di London, Inggris pada 19 April 2016 mengenalkan poros maritim dunia ke pada publik dengan pernyataan yang resmi sebagai berikut :

*“Pemerintah akan berkomitmen untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, menyuarakan lagi Jalesveva Jayamahe, dan kembali ke jati diri kami sebagai negara maritim. Kami akan membangun infrastruktur maritim, menjaga sumber daya laut kami dari eksploitasi ilegal dan merusak, memanfaatkan kekayaan laut untuk rakyat kami, menjaga keamanan dan keselamatan laut sebagai urat nadi perdagangan dunia, melestarikannya untuk anak cucu kami dan untuk dunia”. Indonesia terdiri kurang lebih dari 17 ribu pulau, yang dipersatukan oleh laut. “Pembangunan konektivitas laut antar pulau-pulau itu yang saya sebut sebagai pembangunan Tol Laut menjadi sebuah keniscayaan dengan cara membangun pelabuhan baru, meng-upgrade pelabuhan-pelabuhan yang ada, dan menambah armada kapal logistik dan penumpang, serta modernisasi pengelolaan pelabuhan,” (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2016).*

Keseriusan pemerintah Jokowi mencetuskan arah kebijakan maritim pada pembangunan maritim dan 5 pilar didalamnya sedikit demi sedikit telah terimplikasikan dengan adanya proyek Tol Laut jangka menengah nasional 2015-2019, bahwa pembangunan maritim jadi salah satu target utama. Dalam lima tahun ke depan pemerintah akan membangun 24 pelabuhan di berbagai daerah Indonesia dan akan membeli kapal kontainer, kapal rakyat dan kapal perintis. Program tol laut merupakan salah satu pilar yang masuk dalam konektivitas maritim dan pembangunan infrastruktur guna mendukung Indonesia menjadi negara poros maritim dunia, konsep ini dirancang untuk memperkuat jalur pelayaran dan juga mempermudah akses ke seluruh wilayah di Indonesia (Chayono, 2018).

Sejak awal pemerintahan Joko Widodo telah mengupayakan untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia dengan visi misi sebagai poros maritim dunia, dengan membangun transportasi laut dan infrastruktur laut, termasuk dengan membangun kekuatan ekonomi masyarakat sehingga nantinya kemandirian maritim dapat terwujud dan memberikan manfaat besar bagi kesejahteraan masyarakat. Hal tersebut adalah salah satu rencana pemerintah dan Tol Laut telah memberikan kontribusi yang sangat efektif dengan berupaya menekankan angka disparitas harga serta meningkatkan pemerataan ekonomi di wilayah timur Indonesia (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2018). Dengan adanya program Tol Laut mempermudah konektivitas, tetapi mewujudkan pembangunan program tersebut memiliki dana yang tidak sedikit.

Indikasi kebutuhan untuk mendanai proyek tol laut tersebut tidak sedikit melihat rancangan dalam pembangunan 24 pelabuhan di wilayah Indonesia

mencapai kisaran Rp.66,805 triliun itu hanya pembangunan dalam 24 pelabuhan saja, belum anggaran total keseluruhan berikut rincian anggaran dari tahun 2015 sampai 2019 (Bappenas, 2015, hal. 48).

**Tabel 1. Kebutuhan Pembiayaan 24 Pelabuhan**

No	Pelabuhan	Pelindo	Anggaran					Total
			2015	2016	2017	2018	2019	
1	Belawan	I	600	1.200	1.500	2.700	-	6.000
2	Malahayati	I	549	1.015	-	-	-	1.565
3	Kuala Tanjung	I	3.680	5.520	9.200	-	-	18.400
4	Batam	I	240	360	600	-	-	1.200
5	Tanjung Priok	II	1.309	2.181	2.618	-	-	6.108
6	Pontianak	II	291	582	727	1.309	-	2.910
7	Palembang	II	658	1.316	1.645	2.962	-	6.583
8	Jambi	II	-	100	100	100	-	300
9	Teluk Bayur	II	44	82	35	-	-	161
10	Lampung	II	24	37	61	-	-	123
11	Tanjung Perak	III	3.024	1273	1.638	2.141	487	8.563
12	Tanjung Emas	III	320	138	287	234	191	1.170
13	Banjarmasin	III	76	108	139	198	104	624
14	Tenau Kupang	III	12	21	33	-	12	79
15	Samarinda	IV	-	99	149	249	-	497
16	Balikpapan	IV	92	138	230	-	-	461
17	Bitung	IV	150	166	132	249	444	1.141
18	Pantoloan	IV	64	31	82	82	90	349
19	Kendari	IV	6	139	206	338	-	690
20	Makassar	IV	132	131	36	46	-	346
21	Ternate	IV	258	21	68	44	-	141
22	Ambon	IV	135	53	112	44	-	344
23	Sorong	IV	13	439	171	176	-	799
24	Jayapura	IV	25	100	294	34	-	453

Sumber : <http://nusantarainitiative.com/wp-content/uploads/2016/02/150915-Buku-Tol->

[Laut-bappenas.pdf](#)

Pemerintah Jokowi-JK terus meningkatkan program tol lautnya dari tahun 2015 hingga sekarang, Jokowi mengatakan program tol laut akan menjadi bagian penting jalur maritim dunia. Bukti kinerja pemerintah Jokowi dalam kurun waktu 4 tahun sudah membuahkan hasil yang sangat signifikan. Salah satu tujuan pemerintah Indonesia menambahkan trayek jalur laut adalah cita-cita pembangunan maritim dengan adanya bukti data trayek tol laut yang semakin meningkat sebagai berikut (PresidenRI.go.id, 2018, hal. 50)

**Tabel 2. Pembangunan Infrastruktur Konektivitas Laut**

Tahun	Trayek Kapal	Trayek Kapal	Trayek Kapal
	Perintis	Pelayar	Kontainer
2015	84	3	-
2016	95	6	-
2017	103	13	-
2018	113	18	6

Sumber : [http://presidenri.go.id/wp-content/uploads/2018/10/Laporan-4-Tahun-Capaian-Jokowi-JK-26\\_10\\_2018.pdf](http://presidenri.go.id/wp-content/uploads/2018/10/Laporan-4-Tahun-Capaian-Jokowi-JK-26_10_2018.pdf).

Ide gagasan poros maritim menjadi harapan besar Indonesia untuk menunjang kemajuan negara. Gagasan ini perlu adanya peraturan untuk menjalankan sistem kerjanya, sehingga pemerintah harus merencanakan dengan matang dan membentuk sebuah kebijakan luar negeri. Pemerintah telah mengungkapkan dengan ada kerugian dari sektor maritim yang menghambat pendapatan keuangan negara contohnya dari sektor perikanan laut, jika tidak ada

*illegal fishing* pemasukan keuangan bisa mencapai Rp. 65 triliun per tahun (Maksum, 2015, hal. 3).

Dengan adanya data kerugian yang jumlahnya tidak sedikit maka, *illegal fishing* di Indonesia sering terjadi. Menurut kementerian kelautan dan perikanan republik Indonesia menyampaikan sebuah hasil kinerja dari tahun 2017 hingga 2018 tentang kasus *illega fishing*. Komandan satuan tugas pemberantas penangkapan ikan secara *illegal* atau yang biasa disebut Satgas 115 telah menangani 134 kasus *illegal fishing* dan menangkap 633 kapal pelaku *illegal fishing*. Prestasi yang sudah di implkasikan mencatat 488 kapal *illegal* telah di tenggelamkan dengan regulasi penetapan atau putusan pengadilan (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2018).

*"Di mana dari hasil capaian kita sudah sangat baik. Dengan membuktikan penangkapan kapal ikan asing ini maka makin hari makin meningkat kinerjanya. Kita berharap tidak bertambah lagi (kapal illegal fishing), malah tidak ada lagi yang harus kita tangkap. Tapi rupanya begitu musim angin baik, musim ikan datang, masih ada yang mencoba beberapa kali,"* (Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, 2018)

Kutipan yang di sampaikan oleh menteri perikanan dan kelautan Susi Pudjiastuti di atas membuktikan keseriusan pememrintah menanggapi masalah yang menghalangi proses pencapaian Poros Maritim Dunia. Setelah melihat sekilas tentang penjabaran dalam sub bab yang pertama penulis memberikan gambaran umum terkait poros maritim dunia dari sejarah awal terbentuknya dan tujuan di bentuknya poros maritim dunia. Untuk memenuhi pencapaian poros maritim dunia, Indonesia membutuhkan banyak biaya kerana fokus poros maritim dunia Jokowi adalah pembangunan maritim, maka dari itu Indonesia mengenalkan gagasan ini ke dunia Internasional guna menjalin mitra kerja. Dalam sub bab

berikutnya penulis akan menjabarkan hubungan kerja sama Indonesia dalam sektor maritim.

Gagasan poros maritim dunia menjadi program utama Jokowi, program ini guna mengejar ketinggalan dalam pembangunan infrastruktur yang masih lemah dibandingkan dengan negara maritim lainnya. Sehingga membutuhkan perhatian khusus dari pemerintah terutama dari sektor domestik, karena banyak kendala yang terjadi terkait koordinasi dan administrasi. Dinamika yang terjadi dalam ranah domestik bisa menjadi hambatan atas jalannya program ini tidak hanya itu masalah ekonomi juga sangat penting. Sehingga Jokowi mengambil langkah untuk bergabung dengan *Investasi Infrastruktur Asia Bank* (AIIB) yaitu lembaga keuangan terkemuka Tiongkok (Sriyanto, 2018, hal. 13). Membangun cita-cita poros maritim dunia membutuhkan program jangka panjang dan membutuhkan banyak komponen terlebih hambatan ekonomi, tetapi tujuan pemerintah tidak lain untuk kepentingan nasionalnya.

## **2.2 Kerja Sama Poros Maritim Dunia Dengan Negara Lain**

Pada bagian sub bab ini, hal yang akan dibahas tentang kerja sama dalam sektor kemaritiman Indonesia dengan negara-negara lain. Kerja sama Indonesia dalam bidang maritim banyak terjadi ketika munculnya gagasan poros maritim dunia. Presiden Jokowi pertama kali menjabarkan lima pilar utama poros maritim dunia dalam forum internasional pada konferensi tingkat tinggi (KTT) ASEAN di Myanmar. Guna merealisasikan lima pilar utama poros maritim dunia tersebut Indonesia merancang Kebijakan Maritim Indonesia dengan rancangan yang tertata dan saling berhubungan satu dengan yang lainnya. Lima pilar utama tersebut sebelumnya sudah dijelaskan di sub bab pertama semua itu tak lain hanya untuk

mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang maju, mandiri, kuat serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian serta kesejahteraan masyarakat di kawasan dan dunia (Weatherbee, 2016, hal. 11).

Dalam penjelasan agenda poros maritim dunia yang dilakukan dalam kunjungan ke mancanegara, Indonesia mendapatkan respon yang sangat baik dari negara-negara lain seperti Korea Selatan, Jepang, Australia, Amerika Serikat, Tiongkok dan negara ASEAN yang ingin membangun mitra kerja sama dalam sektor maritim. Karena tidak menutup kemungkinan membangun mitra kerja sama dapat mempercepat laju poros maritim dunia. Dampak yang didapatkan akan berimbas pada meningkatnya investasi asing dan mempercepat pembangunan infrastruktur area maritim Indonesia, seperti pembangunan tol laut.

### **2.2.1 Kerja Sama Maritim dengan Negara Jepang**

Hubungan kerja sama Indonesia dengan Jepang telah di mulai sejak lama dan berjalan dengan baik, bahkan negara Jepang menjadi salah satu top lima besar negara yang berinvestasi ke Indonesia. Jepang melaksanakan proyek-proyek berskala besar di berbagai sektor di Indonesia terutama dalam sektor ekonomi dan teknologi yang telah memberikan manfaat (Agency, 2018, hal. 8). Ketika masa kepemimpinan Presiden Jokowi hubungan kerja sama dengan Jepang semakin erat. Terbukti dengan adanya undangan dari Jepang, Presiden Jokowi pun menerima atas undangan pertemuan oleh perdan menteri Shinzo Abe pada tanggal 23 Maret 2015, dalam pertemuan tersebut mereka menyatakan komitmen untuk memperkuat mitra kerja sama strategis dalam bidang kelautan dan demokrasi. Salah satunya terkait kerja sama di area maritim, kedua pemimpin menegaskan bahwa kedua negara memiliki kepentingan bersama dalam

mempertahankan dan mempromosikan perdamaian, menstabilkan dan memakmurkan secara regional dan global. (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2015).

Hubungan kerja sama bilateral Indonesia dengan Jepang menghasilkan beberapa kerja sama seperti kerja sama di bidang maritim yang di fokuskan dengan membentuk *Indonesia–Jepang Maritime Forum (IJMF)* pada tahun 2016. Kerja sama bilateral tersebut terjadi ketika Menko Kemaritiman Luhut Binsar Panjaitan melakukan kunjunggan kerja ke Jepang tepatnya di Tokyo pada tanggal 20-21 Desember 2016 dan telah ditandatangani memorendum kerja sama maritim (Kementrian Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2016).

Dalam forum ini bertujuan untuk memperkuat dan mempercepat kerja sama maritim kedua negara antara lain di bidang keamanan dan keselamatan maritim, pembangunan ekonomi termasuk infrastruktur dan konektivitas Maritim, pelatihan dan pendidikan serta bidang lain yang strategis bagi kedua negara. *Indonesia-Japan Maritime Forum (IJMF)* adalah salah satu faktorf pendukung poros maritim dunia, sehingga langkah ini membantu proses pencapaian tujuan poros maritim dunia. Tidak hanya itu kerja sama ini memberikan sumbangan nyata bagi upaya menciptakan dan menjaga stabilitas, pertumbuhan ekonomi, perdamaian dan keamanan kedua negara (Kementrian Luar Negeri Republik Indonesia, 2016).

Indonesia harus bisa melihat dan memahami situasi dan kondisi saat ini karena Pemerintah membutuhkan dana yang tidak sedikit untuk membangun poros maritim dunia, maka dari itu diplomasi maritim sangat diperlukan sebagai salah satu media dalam memperjuangkan kepentingan nasional dan isu strategis di

bidang maritim. Terutama menjalin hubungan diplomasi maritim dengan negara Jepang harus dipererat karena Jepang adalah negara investor terbesar kedua di Indonesia untuk mengatasi permasalahan di bidang tersebut (Elisabeth, 2017).

Hubungan kerja sama maritim Indonesia dan Jepang terus berlanjut ketika Menteri Luar Negeri Jepang Kono Taro mengunjungi Indonesia untuk menyelenggarakan *Join Committe Indonesia – Jepang Maritim Forum* yang kedua pada tanggal 25 Juni 2018 (Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, 2018). Dalam pertemuan tersebut kedua menteri melakukan tukar pendapat mengenai proyek kerja sama bilateral, keduanya memiliki perinsip tersendiri dan saling berkesinambungan satu sama lainnya. Pemerintah Jepang berpacu pada *Free and Open Indo-Pacific Strategy*, sedangkan Pemerintah Indonesia berpacu pada Poros Maritim Dunia (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2018). Sebagai dua negara maritim yang memiliki visi yang intinya bertujuan untuk kepentingan nasionalnya dan kedua Pemerintah mengakui bahwa ada kesamaan kebijakan masing-masing seperti mengembangkan maritim infrastruktur dan konektivitas, memperkuat keamanan dan keselamatan maritim, dan pentingnya kebijakan maritim yang bebas dan terbuka berdasarkan aturan hukum (Hurst, 2019). Oleh karena itu, kedua Pemerintah sepakat untuk meningkatkan kerja sama maritim ini lebih lanjut dalam *Indonesia-Japan Maritime Forum* (IJMF).

Kerja sama bilateral Indonesia dengan Jepang dalam forum IJMF yang pertama dan kedua dirangkum dengan menghasilkan empat fokus utama diantaranya membangun keamanan dan keselamatan di bidang maritim terutama dalam membahas kelangsungan laut tiongkok selatan yang menjadi mata pencaharian serta menyelesaikan sengketa secara damai, kedua membangun negara

kepulauan dengan pembangunan yang berkelanjutan seperti penyediaan sistem radar, kapal patroli dan teknologi luar angkasa sesuai dengan Siaran Pers Bersama Indonesia-Jepang 6 September 2017, ketiga membangun pelatihan kejuruan contohnya membangun fasilitas pelatihan kejuruan antar universitas guna memajukan pengembangan sumber daya manusia dan dapat berkontribusi pada pengembangan industri di Indonesia, dan yang terakhir pembangunan ekonomi termasuk infrastruktur dan konektivitas di bidang maritim contohnya proyek pelabuhan patimban dan pengembangan pulau-pulau terpencil (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017). Meningkatkan kerja sama maritim melalui, *Indonesia-Japan Maritime Forum* ini tidak menghapus kebijakan masing-masing dan prinsip kesetaraan, yang saling menguntungkan, serta rasa saling percaya dan keinginan mereka untuk menjaga stabilitas, keamanan dan perdamaian adalah salah satu hal yang ingin dicapai bersama.

### **2.2.2 Kerja Sama Maritim dengan Negara Amerika Serikat**

Kerja sama maritim pada era Presiden Jokowi sangat kompleks dan telah berhasil mengundang perhatian negara lain untuk melakukan kerja sama dalam skala regional maupun global. Keberhasilan tersebut telah terbukti dengan banyaknya hubungan mitra kerja sama dalam bidang maritim, demi mewujudkan kepentingannya untuk menjadi poros maritim dunia. Maka sebab itu pembahasan kali ini penulis ingin memaparkan hubungan kerja sama maritim dengan negara yang paling berpengaruh di dunia yaitu Amerika Serikat.

Indonesia merupakan negara maritim dan sering disebut sebagai *role model* negara maritim di kawasan Asia Tenggara, maka dari itu Indonesia harus menjadi contoh yang baik dalam menangani isu-isu maritim yang ada, apa lagi

kawasan Asia Pasifik menjadi ladang perekonomian bagi negara-negara lain dengan memanfaatkan sumber daya laut. Indonesia harus bisa melindungi dan menstabilkan keamanan maritim dengan cara membangun kekuatan yang cukup memadai salah satunya membentuk kerja sama maritim guna menjaga dari segala bentuk ancaman yang dapat mengganggu stabilitas keamanan maritim

Kawasan Asia Pasifik merupakan tempat yang strategis bagi negara-negara besar untuk mendapatkan sumber daya alamnya seperti Amerika Serikat, Tiongkok, Jepang dan Rusia. Maka dari itu, negara-negara yang berada dalam kawasan Asia Pasifik harus meningkatkan arsitektur keamanan dan kestabilan keamanan maritimnya guna memenuhi kepentingan nasionalnya (Rachmat, 2017, hal. 133). Indonesia juga dipandang sebagai negara maritim semestinya Indonesia bisa menstabilkan masalah keamanan maritim. Oleh sebab itu Indonesia mengambil keputusan untuk membangun kerja sama maritim dengan negara yang lebih kuat, hal tersebut adalah salah satu upaya untuk mengatasi segala permasalahan atau ancaman keamanan maritim dan juga untuk meningkatkan citra Indonesia sebagai negara poros maritim dunia.

Presiden Joko Widodo telah membangun kerja sama maritim dengan Amerika Serikat ketika timbulnya isu keamanan maritim di kawasan Asia Pasifik seperti *illegal fishing*, terorisme, pembajakan kapal dan lain sebagainya. Demi kesuksesan cita-cita poros maritim isu kawasan menjadi hambatan, oleh karena itu pemerintah Indonesia menjalin kerja sama maritim dengan Amerika Serikat. Kesepakatan tersebut telah tercantum dalam bentuk *Memorandum of understanding* yang sudah ditandatangani pada 24 Oktober 2015 guna meningkatkan kerja sama di bidang maritim (U.S Embassy Jakarta, 2015). Dalam

kelangsungan kerja sama maritim kedua negara telah melakukan pertemuan dalam rangka dialog untuk membahas upaya menjaga keamanan maritim baik di sektor regional maupun global yang disebut *The 1st Indonesia-United States Maritime Law and Ocean Policy Dialogue* (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI, 2016). Sehingga dengan adanya kerja sama maritim ini kedua negara telah menyatakan sepakat untuk menangani isu-isu kejahatan laut dalam lingkup regional maupun global. Melihat bahwa Amerika Serikat merupakan negara maritim yang sukses dalam kinerjanya di bidang keamanan maritim, maka dari itu kerja sama ini sangat tepat karena Amerika Serikat merupakan mitra kerja sama yang penting bagi Indonesia dalam mencapai kepentingannya khususnya di bagian keamanan maritim (Ho, 2014).

Pada tahun 2014 pihak Amerika Serikat menawarkan lebih lanjut terkait kebijakan RMSI kepada negara-negara di ASEAN termasuk Indonesia dengan pertemuan para menteri pertahanan ASEAN yang dilaksanakan di Hawaii pada bulan April 2014. Dalam pertemuan tersebut membahas tentang pembangunan sistem jaringan di mana negara dapat menyambungkan sistem keamanan maritimnya, penawaran tersebut tidak bersifat memaksa dan jika mereka mau bekerja sama (Parameswaran, 2016). Tenggapan dari Indonesia terkait RMSI yang ditawarkan memang terlihat menarik, mengingat banyaknya kejahatan maritim yang mengganggu perdagangan laut regional semakin berkembang, maka pemerintah Indonesia harus tetap waspada untuk mengantisipasi hal tersebut. Tetapi pemerintah Indonesia telah menolak Inisiatif Keamanan Maritim Regional tersebut secara tegas. Salah satu bentuk kerja sama bilateral dengan melakukan latihan tempur bersama antara tentara Indonesia dan tentara Amerika Serikat,

Latihan tempur bersama tersebut dinamakan *Cooperation Afloat Readiness and Training* (CARAT) yang akan dimulai bulan Agustus 2016 dan masih banyak lainnya seperti, melakukan patroli bersama di laut sulu sambil melakukan pelatihan anti pembajakan (Tempo, 2016).

Kerjasama antara Indonesia dengan Amerika Serikat telah dirangkum dalam *Framework Arrangement on Cooperative Activities in the field of Defence between Ministry of Defence of the Republic of Indonesia and Department of Defence of the United States of America* yang telah ditandatangani pada tahun 2010 dan masih berlanjut hingga sekarang. Pada tahun 2015 banyak pembaharuan dari kerjasama bilateral di atas dan telah mengerucut seperti *Indonesia-United States Security Dialogue* (IUSSD); *United States-Indonesia Bilateral Defence Dialogue* (USIBDD); *Military Assistance Program* (MAP); *International Military Education and Training* (IMET); *Foreign Military Sales* (FMS); dan *Foreign Military Financing Program* (FMFP) (Kementerian Pertahanan Indonesia, 2015, hal. 83). Sehingga Indonesia lebih condong untuk bekerjasama dalam bidang pertahanan dan keamanan dengan Amerika Serikat, karena untuk mewujudkan pertahanan negara yang mampu menangani keamanan wilayah maritim Indonesia yang kompleks.

Amerika memiliki kebijakan yang ditawarkan yaitu *Regional Maritime Security Initiative* atau RMSI dalam kebijakan tersebut memiliki aturan guna menstabilkan kawasan di Asia Pasifik. RMSI adalah salah satu upaya Amerika untuk mengkomandokan kawasan Asia Pasifik dengan cara yang simpel. Contohnya mengoperasionalkan keamanan yang disebut *Proliferation Security Initiative* (PSI) atau bisa juga diartikan sebagai inisiatif meningkatkan kerjasama

internasional melawan ancaman transnasional seperti proliferasi, terorisme, dan pembajakan (Ho, 2014).

### **2.3 Kerja Sama Kebijakan Poros Maritim Dunia Dengan Kebijakan *21st***

#### ***Century Maritime Silk Road***

Kebijakan *21st century maritime silk road* adalah salah satu bagian dari jalur sutra baru yang mana Tiongkok membagi menjadi dua bagian yaitu *new Silk Road Economic Belt* untuk jalur darat dan *21st Century Maritime Silk Road* untuk jalur lautan. Tiongkok membangun kebijakan tersebut guna menghubungkan wilayah Eurasia dengan Tiongkok. Sedangkan dalam sub bab ini penulis akan berfokus pada kerja sama kebijakan *21st Century Maritime Silk Road* dengan kebijakan poros maritim dunia era Presiden Xi Jinping dan Presiden Joko Widodo.

Kerja sama kebijakan poros maritim dunia dengan kebijakan *21st century maritime silk road* terjadi ketika Presiden Joko Widodo mengenalkan gagasan poros maritim dunia ke dunia internasional. Presiden Jokowi membuka lebar-lebar pintu kerja sama maritim dengan negara lain seperti pemaparan pertamanya di dunia internasional dalam pertemuan KTT ASEAN ke-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2014 (Tempo, 2014). Dalam ungkapan Presiden Jokowi di KTT ASEAN, maka masyarakat Indonesia akan merasakan partisipasi investor asing dari berbagai negara terutama Tiongkok. Investasi asing tersebut tidak hanya bertujuan untuk mengembangkan pembangunan, tetapi mempertahankan kemerdekaan Indonesia di dunia internasional. Dalam hal ini, persepsi domestik juga muncul sebagai sumber aspirasi Indonesia untuk mengamankan peran di kawasannya (Santikajaya, 2017, hal. 566).

Sebelum Indonesia mengagas poros maritim dunia Tiongkok lebih dulu mengenalkan program *21st century maritime silk road* pada tahun 2013, yang mana bertujuan untuk mengembangkan ikatan ekonomi, memperluas kerja sama, memperluas pembangunan di wilayah Eurasia, membangun jaringan perdagangan dan infrastruktur (Gupta, 2017, hal. 2). Pada tahun 2013 adalah gebrakan baru dalam kebijakan internasional Tiongkok, terbukti ketika Presiden Xi Jinping melakukan beberapa kunjungan ke luar negeri untuk memaparkan gagasan *21st century maritime silk road*. Tiongkok mengakui ketertarikannya untuk bekerja sama dengan negara-negara ASEAN, sehingga dibuatlah kerja sama *China-ASEAN Maritime Cooperation Fund* (Penghong, 2015). Dalam forum kerja sama *China-ASEAN Maritime Cooperation Fund* pemerintah Tiongkok telah berkomitmen untuk mewujudkan pembangunan *21st century maritime silk road* di kawasan Asia Tenggara (Lalisang, 2013, hal. 220-221). Dari kerja sama tersebut Tiongkok telah menerapkan strateginya guna memperluas kemitraan di sektor maritim sekaligus mempererat hubungan dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara terutama Indonesia.

Presiden Xi Jinping menyampaikan pidatonya berjudul “*Constructing Jointly the China-ASEAN Community of Common Destiny*” di parlemen Indonesia pada tanggal 23 Oktober 2013, dalam rangka memperluas kerja sama ekonomi dengan negara maritim (Liangyu, 2017). Kebijakan *21st century maritime silk road* Tiongkok sangat bersinergi dengan kebijakan Poros Maritim Dunia yang ingin memperkuat sektor maritimnya salah satunya program tol laut, karena bagi Tiongkok itu adalah bisnis yang sangat besar (Kobojević, Kurtela, & Vujicic, 2018, hal. 118). Indonesia sendiri telah berfokus pada pembangunan

maritimnya yang mana dalam kecocokan tersebut Tiongkok adalah salah satu negara yang pantas bagi Indonesia untuk menjalin mitra kerja sama. Tidak hanya itu Tiongkok juga menganggap Indonesia adalah negara yang penting bagi pengembangan *21st century maritime silk road* di Asia Tenggara kerana melihat kapasitas dan lokasi yang strategis (Blanchard, 2018, hal. 337-338).

Tiongkok membentuk lembaga keuangan untuk mendanai program *21st century maritime silk road*, yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang nantinya akan memberikan pinjaman dana bagi negara yang termasuk dalam proyek tersebut termasuk dalam membangun infrastruktur untuk mempermudah jalur perdagangan (Blanchard, 2016, hal. 8). Xi Jinping berkomitmen dalam kerja sama maritim dengan negara-negara maritim di kawasan Asia Tenggara untuk mendirikan *Investasi Invrastruktur Asia Bank* (AIIB) yang akan mendanai dan melopori seluruh program pembangunan infrastruktur regional dan integrasi ekonomi yang sudah didirikan pada tahun 2010, komitmen tersebut dibicarakan dalam pertemuan APEC di Bali bulan Oktober 2013 (Hong, 2015, hal. 4). Dimana bagi Tiongkok, kawasan Asia Tenggara adalah kawasan yang strategis untuk membangun kerja sama khususnya dalam bidang maritim dan ekonomi. Sselain itu Tiongkok juga mempunyai kepentingan guna mewujudkan program *21st century maritime silk road*.

Mengingat bawah Indonesia adalah negara kepulauan dan letak gaografisnya yang strategis membuat acuan untuk modal awal terwujudnya cita-cita poros maritim dunia (Lasabuda R., 2013, hal. 100). Sehingga Indonesia berpeluang besar untuk melakukan kerja sama bilateral dengan Tiongkok, kerana perdana menteri Tiongkok Li Keqiang dalam pidatonya di pertemuan KTT

Tiongkok-ASEAN telah mengutarakan bahwa Tiongkok menyediakan pinjaman senilai US\$ 20 miliar kepada ASEAN khususnya dalam membangun infrastruktur dan hal itu telah ditandatangani dalam bentuk nota kesepakatan (Putten & Meijnders, 2015, hal. 30). Oleh sebab itu, kerja sama bilateral antara Tiongkok dan negara-negara anggota ASEAN semakin erat. Dorongan diplomatik tersebut menghubungkan kerja sama bilateral Tiongkok dengan Indonesia yang memiliki strategi maritim yang saling menguntungkan, karena sejatinya Indonesia telah melengkapi proyek *21st century maritime silk road* dan di dukung dengan adanya komitmen dari Menteri Luar Negari Wang Yi yang mengatakan siap dalam membantu pembangunan di Indonesia terutama dalam sektor maritim (Tiezzi, 2014). Sehingga kedua pemimpin negara sering melakukan pertemuan guna menjalin hubungan kerja sama dan melakukan beberapa kesepakatan.

Pada tahun 2015 kedua pemimpin negara kembali melakukan pembicaraan bilateral guna meningkatkan hubungan yang lebih komprehensif dalam kerja nyata yang bermanfaat bagi kedua negara. Dalam pertemuan kali ini membahas terkait upaya peningkatan kerja sama di bidang perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, dan hubungan antar masyarakat. Secara khusus Presiden Jokowi mengundang pihak Tiongkok dalam pertemuan bilateral dengan tema kemitraan untuk perdamaian dan kesejahteraan, guna meningkatkan arus investasi Tiongkok dalam semua bidang khususnya dalam pembangunan maritim (Galih, 2015). Kedua negara sepakat untuk menyinergikan kedua kebijakan tersebut guna merealisasikan konektivitas maritim di kawasan, melalui pembangunan infrastruktur. Dalam pertemuan tersebut menghasilkan kesepakatan dan resmi penandatanganan nota kesepahaman bersama *Memorandum of*

*Understanding* (MoU) yang dilaksanakan di *Great Hall of The People*. Berikut delapan MoU yang telah ditandatangani (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2015), yakni :

1. MoU Kerjasama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT;
2. MoU Kerja sama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT dengan Menteri BUMN;
3. MoU Antara Menteri BUMN dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT Untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung;
4. MoU antara Badan SAR Nasional (BASARNAS) RI dengan Menteri Transportasi RRT;
5. MoU antara Lembaga Pengembangan Antariksa Nasional (LAPAN) dengan Badan Antariksa Nasional RRT;
6. MoU Kerja sama antara Menteri BUMN dengan China Development Bank Corporation (CDBC);
7. Protokol Persetujuan antara Pemerintah RRT dan RI dalam pencegahan pengenaan pajak ganda kedua negara;
8. Nota kesepahaman antara pemerintah RRT dan RI dalam pencegahan pengenaan pajak ganda kedua negara.

Dengan adanya kerja sama bilateral tersebut Tiongkok memiliki peran penting bagi Indonesia terutama dalam sektor maritim. Contohnya dari kerja sama ini Dua BUMN Tiongkok telah menandatangani MOU dengan BUMN Indonesia untuk proyek yang ditawarkan mencakup pengembangan pelabuhan Malahayati,

Belawan, Jambi, Tanjung Perak, dan Tanjung Mas. Dalam hal ini Tiongkok serius merespon untuk menanamkan investasinya di sektor pembangunan Tol Laut (Nainggolan, 2015, p. 175).

Upaya-upaya yang dilakukan menjadi jaminan kerja sama jangka panjang, Tiongkok sendiri ingin menciptakan koneksi maritim dengan Indonesia, karena melihat posisi Indonesia sangat strategis guna mendukung program *21st century maritime silk road*. Pengembangan kerja sama bilateral tersebut akan berdampak pada pendekatan infrastruktur dan konektivitas maritim dalam konsep kebijakan Poros Maritim Dunia, khususnya pembangunan industri perkapalan. Namun secara tidak langsung akan memperkuat pilar poros maritim lainnya melalui pendekatan budaya, ekonomi, diplomasi, dan pertahanan maritim (Kementrian Pertahanan Indonesia, 2015, hal. 63).

Kerja sama kedua negara tersebut saling menguntungkan satu sama lain, karena bagi Tiongkok Indonesia dipandang sebagai negara yang mampu menjadi jembatan bagi kepentingan Tiongkok di kawasan Asia Tenggara. Sedangkan bagi Indonesia Tiongkok adalah negara yang mampu membantu pembangunan program Tol Laut secara signifikan dan telah berkomitmen untuk menyalurkan dana investasi pembangunan infrastruktur (Lalisang, 2013, hal. 219). Komitmen Tiongkok tersebut dibuktikan dengan adanya pembentukan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang akan mendanai dan memfasilitasi pembangunan infrastruktur regional termasuk Indonesia (Kartini, 2015, hal. 136). Sehingga pendirian AIIB tersebut akan mempermudah jalannya program pembangunan maritim Indonesia, karena kunci utama dari program Poros Maritim Dunia adalah

pembangunan maritim, seperti Tol Laut yang mencakup pencapaian kesejahteraan masyarakat domestik maupun internasional.

Pada dasarnya *21st century maritime silk road* memiliki tujuan yang sama dengan konsep lima pilar utama Poros Maritim Dunia, salah satunya memperkuat konektivitas maritim dan meningkatkan kapasitas keamanan guna mengelola sumber daya maritim dengan efisien, contohnya Tiongkok melakukan kesepakatan khusus pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Afrika (KAA) ke-60 di Jakarta pada 22 April 2015. Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping menandatangani nota kesepahaman terkait kerja sama pembangunan infrastruktur di Indonesia yang meliputi pembangunan tol laut dengan 24 pelabuhan laut internasional, 15 bandara udara, pembangunan jalan sepanjang dan pembangunan rel kereta serta pembangkit listrik berkapasitas dengan total pembangunan senilai US\$ 35 miliar atau setara 465 triliun rupiah (Amalia, 2018, pp. 1275-1276).

Kedua, kerja sama keamanan dan pertahanan maritim, kedua negara telah sepakat untuk bekerja sama dalam mengelola stabilitas kawasan satunya menyelesaikan konflik Laut Tiongkok Selatan yang mana Indonesia menjadi perantara berdialog secara damai bagi negara-negara lain (Sudira, 2014, p. 152), tidak hanya itu kerja sama transfer teknologi yang kongkrit telah disepakati dalam hal ini khusus mengarah pada transfer teknologi Industri pertahanan pembuatan rudal karena Indonesia membutuhkan alat utama sistem pertahanan, sehingga dapat pencegahan serta penanggulangan gangguan dan pelanggaran hukum laut (Amalia, 2018, p. 1275).

Ketiga, kerja sama sosial dan budaya maritim guna meningkatkan hubungan antar warga kedua negara. Kerja sama ini mengarah pada peningkatan pariwisata

guna meningkatkan devisa kedua negara masing-masing, Indonesia menawarkan jalur wisata yang telah digambarkan dalam bentuk paket budaya, seperti tradisi imlek untuk menarik perhatian untuk wisatawan mancanegara, khususnya wisatawan Tiongkok ke Indonesia. Wisatawan mancanegara asal Tiongkok yang berkunjung ke Indonesia selalu membludak setiap tahunnya dan arapan dari kerja sama ini agar bisa mendapatkan keuntungan dari peningkatan devisa (Jani, 2019).

