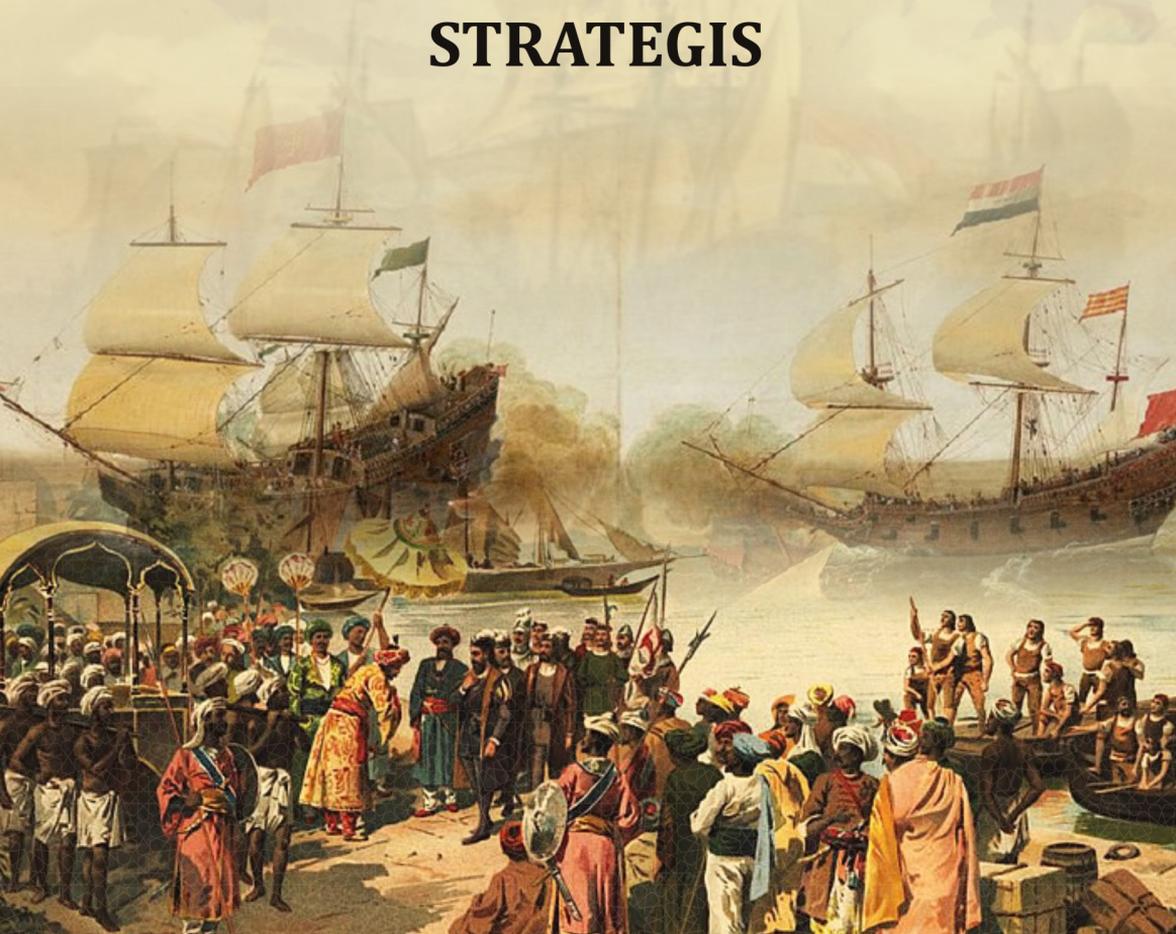


Penyunting:
Poltak Partogi Nainggolan

AGENDA POROS MARITIM DUNIA DAN PERUBAHAN LINGKUNGAN STRATEGIS



Penyunting:
Poltak Partogi Nainggolan

AGENDA POROS MARITIM DUNIA DAN PERUBAHAN LINGKUNGAN STRATEGIS



Diterbitkan oleh:
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika
2015



Judul:

Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis

Perpustakaan Nasional:

Katalog Dalam Terbitan (KDT)
xxviii+273 hlm.; 15.5x23 cm
ISBN: 978-602-1247-43-3
Cetakan Pertama, 2015

Penulis:

Poltak Partogi Nainggolan
Rizki Roza
Simela Victor Muhamad

Penyunting:

Poltak Partogi Nainggolan

Desain Sampul:

Abue

Tata Letak:

Zaki

Penyelia Aksara:

Zainul Mustofa

Diterbitkan oleh:

Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI)
Sekretariat Jenderal DPR RI
Gedung Nusantara I Lt. 2
Jl. Jenderal Gatot Subroto Jakarta Pusat 10270
Telp. (021) 5715409 Fax. (021) 5715245

Bersama:

Azza Grafika, Anggota IKAPI DIY, No. 078/DIY/2012

Kantor Pusat:

Jl. Seturan II CT XX/128 Yogyakarta
Telp. +62 274-6882748

Perwakilan Jabodetabek:

Perum Wismamas Blok E1 No. 43-44, Cinangka, Sawangan, Kota Depok
Telp. (021) 7417244

Sumber Gambar:

historia.id
koranrenon.com
kridewaruci.com
bataviadigital.pnri.go.id

Sanksi Pelanggaran Pasal 72**Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta**

1. Barangsiapa dengan sengaja melanggar dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) atau Pasal 49 Ayat (1) dan Ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait sebagai dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

PENGANTAR PENYUNTING

Buku *Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis* ini merupakan publikasi karya gabungan 3 penulis. Publikasi karya ini melihat semua masalah yang dihadapi Indonesia terkait deklarasi Poros Maritim Dunia pemerintahan baru Joko Widodo di tengah-tengah situasi perkembangan lingkungan strategis yang cepat dewasa ini. Publikasi ini dilakukan di tengah-tengah masih terbatasnya riset, penulisan, dan publikasi buku-buku tentang masalah-masalah kemaritiman, terutama mengenai peran Indonesia sebagai poros maritim dunia, dengan kondisi data yang tidak komprehensif. Karena itu, kehadiran publikasi terbaru mengenai masalah-masalah kemaritiman ini dirasakan sangat dibutuhkan atau relevan sekali di tengah-tengah upaya pemerintah yang semakin gencar mengampanyekan dan mengimplementasikan agenda Poros Maritim Dunia-nya. Kehadiran buku publikasi semacam ini menjadi semakin diperlukan mengingat data-datanya yang diperoleh dari hasil riset lapangan.

Riset dan publikasinya kemudian dalam bentuk sebuah buku bunga rampai yang komprehensif ini dilakukan untuk membantu parlemen dalam merespons inisiatif presiden baru Indonesia, Joko Widodo, yang benar-benar berlatarbelakang sipil, dalam mengimplementasikan Poros Maritim Dunia. Gagasan, yang kemudian dituangkan dalam konsep, doktrin, dan agenda kabinet kerjanya diharapkan dapat menjadi pendulum kebijakan Indonesia di kawasan, yang didukung baik oleh ASEAN maupun negara-negara besar yang memainkan peran signifikan di kawasan, seperti (Republik Rakyat) China, AS, Jepang, Australia dan lain-lain. Karena pentingnya peran China dan India, ada bagian buku tersendiri yang membahas secara panjang-lebar kepentingan maritim China dan India di kawasan, termasuk di Samudra Hindia, terutama dilihat dari perspektif kepentingan Indonesia. Tentu saja, publikasi karya ini oleh

sebuah pusat riset di parlemen menjadi penting mengingat ia dapat dimanfaatkan secara optimal oleh DPR dalam menjalankan fungsi pengawasan terhadap kinerja Pemerintah Joko Widodo (Jokowi), selain untuk penyusunan dan penguatan berbagai kebijakan terkait, khususnya di bidang maritim.

Buku ini sendiri dibuat para penulisnya di tengah-tengah masih belum berkembangannya secara optimal kapasitas P3DI (Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi) sebagai sebuah sentra pelayanan informasi dari hasil riset atau kerja keahlian di parlemen (DPR). Masalah politik yang tercermin dari masih rendah atau buruknya idealisme dan kinerja anggota DPR, sehingga yang belum sungguh-sungguh mewujudkan amanat rakyat yang mereka wakili, serta birokrasi parlemen yang belum profesional dan kondusif memberikan hambatan bagi para peneliti, yang adalah penulisnya, untuk bisa menyediakan informasi dan kajian yang jauh lebih komprehensif dalam buku publikasi ini. Namun, lagi-lagi, dengan segala keterbatasan yang ada dalam melakukan riset di lapangan dan penyajian hasil riset, para penulisnya berupaya menyelesaikan tugasnya sebaik-baiknya, sehingga dapat dihasilkan sebuah karya publikasi terbaru masalah-masalah kemaritiman dalam bentuk buku ini.

Buku ini dipersembahkan kepada mereka yang membutuhkannya, terutama para penyusun kebijakan di parlemen, dan juga pemerintah, sebagai alat evaluasi atas kinerja pemerintah baru Joko Widodo dalam mengimplementasikan program-program pembangunannya, di tahun-tahun awal pemerintahannya. Buku ini juga dapat digunakan baik secara lebih khusus untuk kementerian terkait, seperti Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Luar Negeri (Kemlu) maupun aparat penjaga pertahanan dan keamanan perairan Indonesia, seperti Kementerian Pertahanan (Kemhan), Angkatan Laut, Kepolisian Air, Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan lain-lain. Manfaat dan penggunaan secara lebih luas tentu saja tidak dapat dihalangi, sehingga dunia akademik dan riset itu sendiri pun dapat menggunakannya untuk bahan kajian dan riset lebih baik dan mendalam lagi di masa depan. Akhirnya, kepada para pembaca yang budiman buku ini dipersembahkan, sedangkan segala kekurangan adalah merupakan tanggung jawab para penulisnya. Berbagai masukan berharga

Pengantar Penyunting

dibutuhkan sebagai umpan balik, sehingga para penulisnya kelak dapat melakukan riset dan publikasi mengenai masalah-masalah kemaritiman secara lebih baik lagi untuk menjawab kebutuhan, dan bahkan, sasaran yang lebih luas lagi.

Jakarta, September 2015
Penyunting

DAFTAR ISI

PENGANTAR PENYUNTING	iii
DAFTAR ISI	vii
PROLOG	xi
I. Pendahuluan	xi
II. Permasalahan	xiii
III. Pemahaman Konsep	xvi
IV. Doktrin Poros Maritim Dunia	xviii
V. Agenda Poros Maritim Dunia.....	xxi
VI. Realisasi Poros Maritim Dunia.....	xxiii

BUKU KESATU

POROS MARITIM DUNIA DAN RESPONS NEGARA LAIN

oleh: Poltak Partogi Nainggolan

BAB I PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LAUT	3
I. China dan Komitmen Investasinya.....	3
II. Perlunya Perluasan Keterlibatan	6
BAB II PENEGAKAN HUKUM	
DI PERAIRAN INDONESIA	13
I. Peledakan dan Penenggelman Kapal	14
II. Pertanyaan terhadap Kapal China	16
III. Tindakan atas Kapal-Kapal asal Negara ASEAN	18
IV. Sikap terhadap <i>Anti-Illegal Fishing</i>	20
BAB III RESPONS NEGARA LAIN	23
I. Perspektif TNI, Pemda/Pemkab, dan Penegak Hukum.....	25
II. Perspektif Kemlu dan PSDKP.....	30
III. Perspektif Lembaga Internasional.....	33
BAB IV PERSPEKTIF AS, JEPANG, DAN ASEAN	35
I. Respons AS.....	35
II. Respons Jepang	37
III. Respons ASEAN.....	37

Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis

1. Viet Nam	37
2. Filipina	40
3. Thailand.....	41
4. Malaysia.....	44
BAB V PERSPEKTIF CHINA.....	47
BAB VI KESIMPULAN	57
BIBLIOGRAFI.....	61

BUKU KEDUA

**DOKTRIN POROS MARITIM DUNIA DAN HUBUNGAN
INDONESIA-INDIA**

oleh: Rizki Roza

BAB I PENDAHULUAN	81
I. Latar Belakang.....	81
II. Permasalahan	83
III. Kerangka Pemikiran	86
BAB II SAMUDRA HINDIA DALAM DOKTRIN POROS MARITIM DUNIA.....	89
I. Indonesia sebagai Negara Maritim.....	89
II. Nilai Strategis Kawasan Samudra Hindia	94
III. Samudra Hindia menurut Doktrin Poros Maritim Dunia	96
IV. Mempengaruhi Kawasan melalui IORA.....	99
BAB III KEPENTINGAN INDIA DI SAMUDRA HINDIA.....	103
I. Lingkungan Strategis India	103
II. <i>Look East Policy</i>	108
III. <i>Energy Security</i>	110
BAB IV PENUTUP.....	115
BIBLIOGRAFI.....	119

BUKU KETIGA

**KEPENTINGAN MARITIM CHINA DI KAWASAN DAN RESPONS
INDONESIA**

oleh: Simela Victor Muhamad

BAB I PENDAHULUAN	125
I. Latar Belakang.....	125
II. Permasalahan dan Pertanyaan Penelitian	127
III. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	128
IV. Kerangka Pemikiran	128

Daftar Isi

BAB II	METODOLOGI PENELITIAN	131
I.	Jenis Penelitian.....	131
II.	Teknik Pengumpulan Data.....	131
III.	Teknik Analisis Data	132
IV.	Lokasi dan Waktu Penelitian.....	132
BAB III	KEPENTINGAN MARITIM CHINA DI KAWASAN	133
I.	Penguasaan atas Laut China Selatan.....	133
II.	Menghidupkan (Kembali) Jalur Sutra Maritim.....	137
BAB IV	RESPONS INDONESIA	143
I.	Isu Laut China Selatan.....	143
II.	Jalur Sutra Maritim.....	148
BAB V	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	153
I.	Kesimpulan	153
II.	Rekomendasi.....	154
BIBLIOGRAFI		155
 <i>BUKU KEEMPAT</i>		
ANCAMAN KEAMANAN DI SEKITAR		
ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI)		
<i>oleh: Poltak Partogi Nainggolan</i>		
BAB I	PENDAHULUAN	163
I.	Latar Belakang.....	163
II.	Permasalahan	166
III.	Metodologi Penelitian	167
BAB II	TENTANG ALKI DAN PENETAPANNYA	169
BAB III	PERKEMBANGAN LCS DAN ANCAMAN KEAMANAN	
	DI ALKI I	177
BAB IV	ALKI DAN <i>TRANSNATIONAL CRIMES</i>	187
BAB V	ALKI DAN ANCAMAN TERORISME GLOBAL	197
BAB VI	ALKI DAN INTERVENSI ASING	201
BAB VII	ALKI DAN <i>ILLEGAL FISHING</i>	209
BAB VIII	PENUTUP	229
BIBLIOGRAFI		235
EPILOG		257
INDEKS		265
TENTANG PENULIS		272

PROLOG

I. Pendahuluan

Pemerintahan baru Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo telah terpilih dalam pemilu 2014. Jauh sebelum terpilih sebagai Presiden, Joko Widodo dan para pembantunya telah menyiapkan dan meluncurkan agenda pembangunan baru Indonesia, yang bertitik-tolak dari kebijakan Poros Maritim (*maritime axis*) Dunia.¹ Kebijakan ini mengungkapkan penekanan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahannya dalam rentang waktu tahun 2015-2019.

Pentingnya peran sektor maritim untuk Indonesia sudah diketahui sejak lama, bahkan jauh sebelum negara Republik Indonesia terbentuk, ketika ia masih berbentuk kerajaan-kerajaan kecil dengan kepentingannya mereka masing-masing di setiap daerah. Munculnya beberapa kerajaan yang memiliki pengaruh sampai ke mancanegara, tidak hanya kawasan Asia Tenggara, namun juga sampai ke jazirah Afrika, telah memperlihatkan kejayaan mereka dengan prioritas pada pengembangan dan kontrol atas sektor maritim selama beberapa abad silam.² Sebaliknya, surutnya peran mereka kemudian terjadi akibat mundurnya kerajaan besar berbasis kekuatan maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit, dan munculnya kerajaan-kerajaan kecil berbasis di darat.³

¹ Lihat, Tim Ahli Seknas Jokowi, *loc.cit. Jalan Kemandirian Bangsa*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2014: 105-182. Lihat juga, Ismantoro Dwi Yuwono. *Janji-janji Joko Widodo-JK*. Jakarta: Media Pressindo, 2014: 153-157.

² *Ibid.* Lihat pula, J. Rickleft, *Sejarah Asia Tenggara*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2013.

³ Rokhmin Dahuri, "Road Map Pembangunan Kelautan untuk Pengembangan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil-Makmur, dan Berdaulat," dalam Tim Ahli Seknas Jokowi, 2014, *loc.cit.*: 119-120. Lihat, Helmi Yahya dan Reinhard R. Tawas, *Pengheliling Bumi Pertama Adalah Orang Indonesia: Enrique Maluku*, Jakarta: Ufuk Publishing House, 201447 *et seqq.*

Perkembangan semakin buruk setelah proses penaklukan oleh kekuatan asing, negara-negara Barat seperti Portugis, Spanyol, dan Belanda, terjadi, yang membuat memudarnya perhatian sektor maritim dan terhadap pentingnya peran laut. Hal ini terus berlangsung sampai periode kekuatan-kekuatan asing dapat diusir dari bumi Nusantara, atau negara Indonesia, setelah ia terbentuk (merdeka), walaupun sektor maritim mulai mendapat perhatian pada masa Pemerintahan Sukarno dengan munculnya Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957. Sayangnya, Sukarno belum sempat mengimplementasikan kebijakannya ini, sehingga sampai masa Orde Baru: sektor maritim tidak memperoleh perhatian yang serius, dipinggirkan, dan bahkan, tidak dipertimbangkan atau diabaikan dalam penyusunan kebijakan dalam periode Pemerintahan Soeharto, dengan dominasi kekuatan angkatan darat yang berjalan selama 3 dasawarsa lebih. Sebagai dampaknya, muncul kemunduran di sektor maritim, yang tampak dalam kondisi keterbelakangan berbagai pulau di berbagai provinsi, terutama pulau-pulau perbatasan, pesisir, dan terluar. Indonesia pun menjadi sangat terpuruk di akhir pemerintahan Soeharto, sehingga ia harus mundur dari tampuk kekuasaan.

Sementara itu, rejim-rejim transisi sipil sesudahnya, dimulai dengan pemerintahan Habibie, mengintroduksi kembali gagasan yang bertitik-tolak dari Poros Maritim Dunia, yang menilai penting sektor kelautan. Habibie memulai dengan langkah awal mengangkat Panglima TNI dari Kepala Staf Angkatan Laut (KSAL), sesuatu yang belum pernah dilakukan selama ini, sejalan dengan dimulainya reformasi sektor keamanan. Perhatian terhadap sektor maritim semakin besar dan terencana, dengan naiknya Abdurrahman Wahid sebagai presiden RI ke-4, menggantikan Habibie, dengan mengangkat secara khusus seorang menteri urusan kelautan, di bawah seorang teknokrat sipil, yaitu Sarwono Kusumaatmaja, yang menyatukan sektor kelautan dengan perikanan. Presiden sipil berikutnya, Megawati Sukarnoputri, memberikan perhatian lebih besar, dengan melanjutkan apa yang telah diperlihatkan Sukarno, Presiden Pertama RI dalam Deklarasi Djuanda 13 Desember tahun 1957. Sukarno di awal dasawarsa 1960, sesungguhnya telah mengimplementasikan pentingnya kebijakan sektor maritim, dengan langkahnya menjadikan Angkatan Laut RI (ALRI) sebagai kekuatan

besar di kawasan, melalui pilihannya mengembangkan kekuatan marinir.⁴ Namun, pengganti Megawati, pemimpin baru dengan latar belakang militer (angkatan darat), yakni Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), tampak mengembalikan peran angkatan darat sebagai unsur terpenting dalam Tentara Nasional Indonesia (TNI), selama 2 periode pemerintahannya, dengan mengaktifkan kembali peran teritorial militer, selain memperpanjang selama beberapa kali kedudukan Endriartono Sutarto, jenderal berlatar belakang angkatan darat, sebagai Panglima TNI.⁵ Pemberian prioritas pada sektor darat dan peran Angkatan Darat dalam pembangunan nasional berakhir setelah naiknya kembali rejim sipil ke panggung kekuasaan, yakni Joko Widodo, di bawah partai yang sama, yaitu Partai Demokrasi Indonesia-Perjuangan (PDIP), seperti halnya Megawati dalam periode sebelumnya.

II. Permasalahan

Perkembangan di abad ini mengungkapkan bahwa negara yang menguasai sumber kekuasaan (*source of power*) dapat muncul sebagai kekuatan besar baru yang turut mempengaruhi dunia. Konektifitas, atau keterhubungan satu wilayah dan aktor dengan wilayah-wilayah dan para aktor lainnya, karenanya menjadi krusial.⁶ Kemampuan menyediakan infrastruktur dan fasilitas lainnya yang bersifat komplementer akan dapat mempersatukan seluruh elemen dan komponen yang ada dalam sebuah negara untuk muncul sebagai kekuatan besar di kawasan dan secara global. Sehingga, pembangunan infrastruktur yang optimal yang dapat menciptakan tol laut menjadi sangat penting. Akhirnya, posisi RI yang sangat strategis di antara dua benua dan dua samudra memaksa negara tersebut harus

⁴ Lihat, Marsetio, *Sea Power Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan, 2014; Amarulla Octavian, *Militer dan Globalisasi* (cetakan kedua). Jakarta: UI Press, 2012.

⁵ Poltak Partogi Nainggolan, *The Indonesian Military Response to Reform in democratic Transition: A Comparative Analysis of Three Civilian Regimes 1998-2004*, Jakarta: Azza Grafika, 2012.

⁶ Andi Wijayanto, dalam seminar nasional "Penanggulangan *Maritime Transnational Organized Crimes* Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia" di Kementerian Luar Negeri, 2 Maret 2015. Juga, diungkapkan dalam wawancara dengan Rizal Sukma di CSIS Jakarta pada 17 Maret 2015.

memberi perhatian utama (khusus) pada matra laut, jika ingin kuat, dan sebaliknya tidak ingin rawan dari berbagai ancaman, seperti kejahatan transnasional terorisme, narkoba, perdagangan orang, penyelundupan manusia, dan senjata, yang muncul dari wilayah perairan di dalam dan luar kawasan.

Poros Maritim Dunia pun muncul dan dikampanyekan sebagai kebijakan pemerintahan, dengan menjadikan sektor maritim sebagai pendulum, panduan, atau penentu, sekaligus tujuan pembangunan kabinet kerjanya. Dapat dikatakan, pencapaian sembilan agenda kerja pemerintahannya (*Nawacita*)⁷ terkait dengan implementasi pentingnya sektor maritim bagi RI, untuk mencapai tujuan negara, baik dalam jangka pendek, menengah, maupun panjang. Dari *Nawacita*, para menteri kabinet Joko Widodo menurunkan berbagai kebijakan pemerintah dalam program-program aksi mereka di tingkat yang lebih rendah dan realistis. Kebijakan dan program aksi yang lebih jelas tampak dari apa yang dilakukan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan (KKP), Susi Pudjiastuti, dengan jajarannya. Langkahnya kemudian diikuti oleh pemangku kepentingan lainnya di pemerintahan, terutama TNI dan AL.

Implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia Pemerintahan Joko Widodo mengundang sikap reaktif dari negara-negara di dalam dan luar kawasan Asia Tenggara. Negara tetangga di dalam kawasan Asia Tenggara dan negara besar di luar kawasan ada yang memperlihatkan sikap yang tidak mendukung atau menentang apa yang dijalankan secara sepihak oleh Pemerintahan Joko Widodo. Sikap ini tentu saja dapat mempengaruhi keharmonisan dan stabilitas keamanan yang selama ini dalam kondisi relatif kondusif

⁷ Nawacita atau 9 program, yang menjadi tujuan Pemerintahan Joko Widodo, terutama, tujuan pertama dan ketiga, yakni, "Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas-aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim" dan "Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan," lihat, antara lain, "Nawa Cita", 9 Agenda Prioritas Jokowi-JK," Kompas.com, 21 Mei 2104. Lihat juga Ismantoro Dwi Yuwono, *Janji-janji Joko Widodo-JK*. Jakarta: Media Pressindo, 2014, dan juga Tim Ahli Seknas Jokowi, *Jalan Kemandirian Bangsa*. Jakarta: Gramedia, 2014.

di kawasan. Reaksi yang cenderung resisten, yang ditunjukkan secara terbuka, dan mengandung pesan pembalasan (aksi retaliasi) dapat mempengaruhi interaksi antar-negara di kawasan.

Tudingan telah terjadinya pelanggaran wilayah perairan Indonesia oleh nelayan-nelayan asal negara lain tidak begitu saja dapat diterima dan dibenarkan oleh pihak asing, jika kemudian muncul ancaman terhadap warga negaranya. Kewajiban untuk melindungi kepentingan warga negaranya mendorong sikap pemerintah yang rakyatnya dirugikan untuk memperlihatkan reaksi tidak setuju terhadap kebijakan Pemerintah Indonesia, baik yang tidak langsung maupun langsung.⁸ Sebagai konsekuensinya, masalah tersebut berkembang menjadi sentimen kedaulatan nasional dan kehormatan bangsa, yang di lingkungan ASEAN merupakan hal yang masih amat sensitif, sekalipun negara-negara anggotanya sudah bersikap semakin terbuka belakangan ini terhadap kehadiran negara lain. Perkembangan seperti ini menimbulkan komplikasi terhadap prospek perkembangan kawasan dalam beberapa waktu ke depan, khususnya selama beberapa tahun Pemerintahan Joko Widodo berjalan, hingga tahun 2019.

Pertanyaan penelitian dalam penelitian ini adalah bagaimanakah implikasi internasional implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia, yang tampak dari respons negara-negara di dalam dan luar kawasan? Penelitian ini mengungkap dan membahas kebijakan apa saja yang telah diterapkan Pemerintah Joko Widodo dalam Poros Maritim Dunia-nya, dan bagaimana reaksi negara-negara lain dalam menyikapinya? Secara lebih spesifik, penelitian ini mengungkap dan membahas bagaimana sikap negara besar seperti China, AS, dan Jepang serta negara-negara ASEAN, tetangga terdekat Indonesia, terhadap implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia? Bagaimana pula dilihat dari perspektif (kepentingan) politik dan keamanan antar-negara? China, AS dan Jepang menjadi penting dibicarakan di sini, selain ASEAN, karena merupakan pemain utama dalam hubungan internasional dan perebutan pengaruh (hegemoni) di kawasan Asia Tenggara, yang semakin sengit persaingannya belakangan ini, sehingga sangat berdampak pada munculnya instabilitas politik dan keamanan.

⁸ Seperti halnya dalam kasus pengenaan hukuman mati atas orang yang membawa masuk narkoba ke Indonesia, lihat *Kompas*, 3 Maret 2015: 6.

Penelitian ini mengungkap dan membahas secara kritis respons dan reaksi negara-negara lain terhadap agenda Poros Maritim Dunia pemerintah baru Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo dan tantangan yang tengah dan akan dihadapinya. Hasil penelitian memberikan masukan bagi anggota DPRRI berbagai komisi, terutama yang membidangi masalah luar negeri, pertahanan-keamanan (Komisi I), dan kelautan (Komisi IV), dalam rapat-rapat kerja menjalankan fungsi pengawasan, anggaran, dan legislasi. Hasil penelitian ini melengkapi laporan penelitian mengenai hubungan antar-negara di kawasan, pertahanan-keamanan, dan kelautan, yang sudah ada selama ini.

III. Pemahaman Konsep

Gagasan Poros Maritim Dunia Joko Widodo pertama kali diungkapkan dalam kampanye pemilihan umum presiden (pilpres) 2014. Gagasan ini diangkat dan ditonjolkan sebagai materi kampanye pilpres dengan bantuan para ahli atau intelektual, seperti Rizal Sukma dan kawan-kawan.⁹ Intinya adalah mengajak rakyat Indonesia untuk mengenali kembali jati dirinya sebagai bangsa bahari (maritim), mengingat sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari perairan. Penemuan atau pemahaman kembali jati diri sebagai bangsa bahari disampaikan Joko Widodo dengan mengingatkan bahwa laut tidak lagi sebagai pemisah, tetapi sebagai pemersatu pulau-pulau besar dan kecil yang terdapat di wilayah Nusantara, yang pada prinsipnya sama dengan Deklarasi Djuanda 13 Desember tahun 1957.

Laut, sebagai konsekuensinya, merupakan basis kehidupan sehari-hari rakyat Indonesia dari Sabang sampai Merauke, dan dari Talaud sampai Rote, sekaligus masa depan mereka.¹⁰ Konektifitas merupakan kata kunci untuk mencapai kemajuan dan meraih cita-cita mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh rakyat di Kepulauan Nusantara. Pelabuhan menjadi penghubung dan *hub* yang menghidupkan dan menghubungkan berbagai pulau, dari yang terdekat hingga terpencil, dari pusat pemerintahan sampai perbatasan wilayah negara tetangga.¹¹

⁹ Wawancara dengan Rizal Sukma, Direktur Eksekutif CSIS, di CSIS, Jakarta, pada 17 Maret 2015.

¹⁰ Dahuri, 2014, *loc.cit.* dalam Tim Ahli Seknas Djokowi, 2014: 116, 119,-120.

¹¹ Yuwono, 2014: *op.cit.*: 52-63.

Prolog

Pengembangan pelabuhan menjadi sangat penting dalam hubungannya dengan perbaikan infrastruktur dan penyediaan berbagai fasilitas jasa yang dapat ditawarkannya. 'tol laut' kemudian digunakan untuk menggambarkan secara lebih mudah harapan terhadap lancar dan cepatnya transportasi yang dapat dilakukan dari satu wilayah ke wilayah lainnya di Indonesia, dalam jangka menengah dan panjang, tanpa hambatan apapun, termasuk alam atau cuaca.¹² Karenanya, kerja sama melalui kehadiran dan partisipasi negara lain menjadi juga penting. Hal itu dilakukan melalui penanaman modal asing dalam pengembangan infrastruktur, sumber daya manusia (SDM), dan kerjasama di bidang (penegakan) hukum.¹³

Terlepas dari itu, penting dan sentralnya nilai tradisional kedaulatan nasional bagi pemerintah dan rakyat Indonesia tetap tidak tergantikan. Tidak heran, muncul kemudian keputusan untuk mengambil keputusan secara sepihak, tanpa perlu konsultasi, seperti yang telah menjadi kebiasaan dalam ASEAN selama ini terhadap hal-hal yang dapat mengganggu keharmonisan bersama,, demi melindungi kepentingan nasional. Dalam konteks ini, pembakaran dan penenggelaman kapal, tanpa pemberitahuan awal, menjadi kebijakan Presiden Joko Widodo dan Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, yang diikuti kebijakan serupa yang tegas dan keras aparat keamanan dan pertahanan nasional yang menjaga kedaulatan Indonesia di lapangan, walaupun ketika berhadapan dengan negara adidaya seperti China, muncul sikap tidak konsisten. Walaupun kebijakan ini tampak kontroversial dan menimbulkan tanggapan yang beragam dan juga dipertanyakan oleh negara-negara yang dirugikan, terutama yang bergabung dalam ASEAN, namun ia terus dilakukan dan telah menjadi keputusan pemimpin Indonesia.

Poros Maritim Dunia sebagai sebuah konsep yang dijabarkan secara luas, mencakup pengembangan infrastruktur pelabuhan, kehadiran kapal-kapal dan fasilitas asing di berbagai pelabuhan Indonesia, serta konektivitas wilayah melalui jalur transportasi laut yang bebas hambatan¹⁴ ('tol laut') dari dan menuju jalur pelayaran

¹² *Ibid*: 63.

¹³ Lihat, Dahuri, 2014, *loc.cit*, dalam Tim Ahli Seknas Djokowi, 2014, *loc.cit*: 121, 139, Juga, Yuwono, 2014, *op.cit*: 63.

¹⁴ Kebijakan yang dilaksanakan selama ini tidak kondusif untuk bisnis, lihat, Tridoyo Kusumastanto, *Kebijakan Tatakelola Kelautan Indonesia*. Bogor: IPB, 2010.

internasional. Secara singkat, hal ini dapat digambarkan sebagai keterkaitan fasilitas dan aktor --negara dan non-negara-- lokal dan nasional dengan asing, serta bagaimana mereka berinteraksi dalam pengembangan infrastruktur, serta menyelesaikan masalah politik dan keamanan yang muncul kemudian.¹⁵

Pemahaman mengenai respons suatu negara atas kebijakan negara lain, juga perlu digali terhadap hal-hal apa yang dapat mempengaruhinya. Studi hubungan internasional memperlihatkan reaksi tersebut dapat bersifat reaktif sesaat, hati-hati, ataupun menentang halus dan secara terbuka, yang ditunjukkan dengan sikap keras dan frontal. Sikap sebaliknya, yaitu kooperatif, dan ingin bekerja sama secara intensif dan lebih luas, bisa juga muncul dari negara yang berbeda, sesuai dengan perspektif kepentingannya. Jadi, dengan kata lain, hal-hal yang dapat mempengaruhi sikap suatu negara terhadap penerapan kebijakan Poros Maritim Dunia pemerintahan Joko Widodo tergantung pada persepsi ancaman dan kepentingan nasional yang dimiliki dan telah dibangun masing-masing negara yang terkena implikasi baik dan buruk dari kebijakan tersebut.

Pemahaman mengenai respons suatu negara atas kebijakan negara lain, juga perlu digali terhadap hal-hal apa yang dapat mempengaruhinya. Studi hubungan internasional memperlihatkan reaksi tersebut dapat bersifat reaktif sesaat, hati-hati, ataupun menentang halus dan secara terbuka, yang ditunjukkan dengan sikap keras dan frontal. Sikap sebaliknya, yaitu kooperatif, dan ingin bekerja sama secara intensif dan lebih luas, bisa juga muncul dari negara yang berbeda, sesuai dengan perspektif kepentingannya. Jadi, dengan kata lain, hal-hal yang dapat mempengaruhi sikap suatu negara terhadap penerapan kebijakan Poros Maritim Dunia pemerintahan Joko Widodo tergantung pada persepsi ancaman dan kepentingan nasional yang dimiliki dan telah dibangun masing-masing negara yang terkena implikasi baik dan buruk dari kebijakan tersebut.

IV. Doktrin Poros Maritim Dunia

Terminologi Poros Maritim Dunia mulai muncul ke publik untuk pertama kalinya pada 22 Juni 2014, pada debat putaran ketiga Calon

¹⁵ Lihat juga, *ibid*: 154.

Presiden (Capres) RI. Gagasan tersebut berkembang dari diskusi tim ahli Capres Joko Widodo, seperti Andi Wijayanto, Rizal Sukma, Makmur Keliat,¹⁶ Budiarto Shambazi, Andreas Pareira, dan lain-lain, ketika membicarakan lebih lanjut konsep baru kebijakan luar negeri Indonesia yang dapat menjadi sumber kekuatan yang realistis untuk mencapai tujuan negara.¹⁷

Doktrin Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia diturunkan dalam konsep 'restorasi maritim Indonesia,' dengan langkah mengatasi padasar gelap ikan tuna dan pemanfaatan ZEE, memberantas *illegal fishing*, ekspansi budidaya laut, dan mengembangkan padat karya di sektor maritim.¹⁸ Doktrin ini adalah melanjutkan cita-cita Soekarno, presiden pertama, untuk menjadikan Indonesia sebagai bangsa bahari, agar menjadi kuat dan sejahtera, dan jaya, yang diliuncurkan dalam kurun waktu 1955-1960. Realisasinya secara langsung berhubungan dengan pembangunan infrastruktur laut untuk menciptakan 'tol laut,' dan sebaliknya menghilangkan hambatan transportasi yang menyebabkan perbedaan biaya transportasi dan harga komoditi, serta menciptakan kesenjangan antar-wilayah dan meluasnya kemiskinan di Indonesia.

Munculnya gagasan mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dunia muncul di atas asumsi dasar bahwa (1) politik luar negeri harus relevan dengan karakter suatu negara secara geografis, atau sesuai dengan latar belakang sejarah dan didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategisnya.¹⁹ Dalam hal ini, konsep Poros Maritim Dunia memiliki kaitan sejarah dengan Deklarasi Juanda 13 Desember tahun 1957, Wawasan Nusantara, dan UNCLOS 1982 yang diratifikasi Indonesia.²⁰ Konsep ini pula yang menjadi tema

¹⁶ Lihat pula karyanya, Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009: 111-129.

¹⁷ Penjelasan Andi Wijayanto dalam seminar nasional "Penanggulangan *Maritime Transnational Organized Crimes* Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia" di Kementerian Luar Negeri, 2 Maret 2015. Juga diungkapkan dalam wawancara dengan Rizal Sukma di CSIS Jakarta pada 17 Maret 2015.

¹⁸ Michael Umbas (ed.), *Solusi Jokowi*, Jakarta, Gramedia, 2014 : 21-22.

¹⁹ Lihat Makmur Supriyatno, *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014: 361-367.

²⁰ Mengenai UNCLOS, lihat *United Nations Convention on The Law of The Sea*. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2010.

pokok pidato pelantikan Presiden Joko Widodo di MPR pada Oktober 2014. Peluncuran konsep Poros Maritim Dunia mengingatkan seluruh komponen bangsa bahwa selama ini Indonesia sudah terlalu lama meninggalkan (matra) laut, sebagai sumber penghidupan, yang harus 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 (termasuk ZEEI), dan dikelilingi 195.181 kilometer garis pantai, yang dihubungkan (disatukan) oleh laut.²¹

Asumsi dasar selanjutnya (2), penetapan konsep tersebut harus dapat menjadikannya sebagai sumber kekuatan negara di abad 21, sejalan dengan bergesernya tatanan dunia dari bipolar ke unipolar, dan multipolar, dengan menguatnya peran aktor non-negara, serta tersingkirnya konsep *balance of power* dari Morgenthau,²² yang lahir pasca-Perjanjian Westphalia. Gagasan Poros Maritim Dunia semakin dielaborasi Presiden Joko Widodo pada *Indonesia Summit* di Beijing dan Pelabuhan Nanjing, pada 8-12 Nopember 2014, selain dalam KTT ASEAN di Naypyidaw, Myanmar, pada 13 Nopember 2014, dengan hadirnya 5 unsur, yakni: (1) budaya maritim, (2) ekonomi maritim, (3) konektivitas maritim, (4) ketahanan maritim, dan (5) diplomasi maritim. Adapun dengan menghidupkan kembali budaya maritim,²³ bangsa Indonesia diharapkan sudah harus meninggalkan budaya lama kontinentalnya yang berorientasi ke darat, agar dapat menjadi sebuah negara bahari, seperti dalam masa Majapahit dan Sriwijaya.²⁴ Hanya dengan kehadiran kultur ini pula, Indonesia baru bisa menjadi sebuah kekuatan laut.²⁵

Sedangkan dengan komponen ekonomi maritim, Indonesia dapat membangun basis ekonomi rakyatnya di sepanjang jalur pelayaran internasional, dengan kehadiran pelabuhan-pelabuhan bertaraf internasional dan keterhubungan mereka dengan

²¹ Dahuri, 2014, *loc.cit.*, dan 2003, dalam Tim Ahli Seknas, 2014, *loc.cit.*: 112..

²² Lihat, Hans J. Morgenthau, *Politics among Nations: The Struggle for Power and Peace*. Michigan: The University of Michigan, AA Knopf, 1948.

²³ Lihat, antara lain, Ahmad Y. Samantho dan Oman Abdurahman et. *Peradaban Atlantis Nusantara: Berbagai Penemuan Spektakuler yang Makin Meyakinkan Keberadaannya*. Jakarta: Ufuk Publishing House, 2011: 189-229.

²⁴ Lihat, Salim, *Kodrati Maritim Nusantara: Catatan Strategis Kemaritiman*. Jakarta: Yogyakarta, LeutikaPrio, 2014.

²⁵ Lihat Susanto Zuhdi, *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu, 2014. Juga, Marsetio, 2014, *op.cit.*

pelabuhan-pelabuhan tradisional yang sudah ada sebelumnya di masa kolonialisme.²⁶ Sebagai konsekuensinya, kebijakan Poros Maritim Dunia yang diimplementasikan Presiden Joko Widodo tidak dapat dipisahkan dari doktrin *Trisakti* Presiden Sukarno, yakni kemandirin di bidang politik, ekonomi, dan sosial-budaya.²⁷

V. Agenda Poros Maritim Dunia

Dalam konteks pengembangan Poros Maritim Dunia, distribusi jalur laut mengandalkan 5 pelabuhan besar, yakni Belawan (Medan), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Makassar, dan Sorong (Papua Barat), dengan memanfaatkan secara optimal kapal-kapal besar. Koneksi ini didukung kapal-kapal sedang dan kecil ke wilayah-wilayah yang lebih kecil, yang terhubung dengan perahu-perahu di sungai-sungai dan transportasi darat secara terintegrasi ke berbagai wilayah perkotaan dan pegunungan, dengan terutama jalur kereta api.²⁸ Adapun pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Bitung di Sulawesi Utara dikembangkan sebagai pelabuhan internasional. Pengembangan infrastruktur laut diharapkan dapat menambah armada kapal nasional dari 10% menjadi 30%.

Menko Kemaritiman, Indroyono Soesilo, pada akhir Pebruari 2015, menjelaskan bahwa maksud dari Poros Maritim Dunia adalah menjadikan kemaritiman sebagai komponen besar penggerak sekaligus pendulum yang akan membawa Indonesia menjadi negara maju, karena hidup dari dan dengan laut.²⁹ Melalui program Poros Maritim Dunia-nya, Pemerintah Joko Widodo mempunyai target menjadikan Indonesia naik kelas dari negara dengan tingkat menengah bawah (*lower middle income*) pada dewasa ini, dengan penghasilan per kapita penduduknya US\$ 3.592, ke negara dengan tingkat penghasilan menengah atas (*upper middle income*), dengan pendapatan per kapita penduduknya mencapai US\$ 10.000, pada tahun 2045.³⁰ Dalam tingkat ini, diharapkan, Indonesia menjadi

²⁶ Lihat, Michael Umbas (ed.), *Solusi Joko Widodo*. Jakarta: Gramedia, 2014.

²⁷ Lihat, Ismantoro Dwi Yuwono, *Janji-janji Joko Widodo-JK*. Jakarta: Media Pressindo, 2014: vii, 31-36, 387.

²⁸ *Ibid*: 128-130.

²⁹ Lihat, "Poros Maritim Dunia Cegah 'Middle Income Trap'," *Suara Pembaruan*, 27 Pebruari 2015: A2.

³⁰ *Ibid*.

negara maritim yang maju, mandiri, dan kuat, setara dengan Jepang, Korea Selatan, dan Malaysia, yang terbebas dari perangkap *middle income trap*, dengan kemampuan pemimpinnya dalam menyusun strategi jangka panjang yang komprehensif dan tepat³¹

Kebijakan Poros Maritim Dunia dibangun secara realistis dengan menyadari letak geopolitik³² dan geostrategis Indonesia³³ yang sangat menguntungkan di antara 2 benua, yakni Benua Asia dan Benua Australia, dan samudra besar, yakni Samudra Pasifik³⁴ dan Samudra Hindia.³⁵ Kepulauan Nusantara (Indonesia) berada dalam posisi silang, terletak di antara selat dan laut penting, yakni Selat Sunda,³⁶ Selat Malaka, Laut China Selatan,³⁷ Selat Lombok, dan Selat Makassar dan lain-lain yang menyediakan koneksi transportasi laut, yang merupakan jalur angkutan logistik yang efisien, karena lebih singkat dibandingkan menggunakan rute pelayaran lain, bagi banyak kapal dari berbagai negara.³⁸ Itulah sebabnya, upaya Indonesia, negara yang terletak di posisi silang dunia ini, dengan membangun aliansi kekuatan Indo-Pasifik (*Indo-Pacific Power*) menjadi relevan dan juga penting manfaatnya bagi Indonesia dan negara lain yang memerlukan jalur penghubung transportasi dunia yang efisien ini.³⁹

³¹ Lihat Aleksius Jemadu, *Politik Global dalam Teori dan Praktek* (edisi 2). Jakarta: Graha Ilmu, 2012 : 296-299.

³² Lihat, Supriyatno, 2014, *op.cit.*

³³ Lihat, Dicky R. Munaf dan Susanto, *Geopolitik dan Geostrategi: Keamanan dan Kedaulatan Laut*. Jakarta: Gramedia, 2014: 47 *et seqq.* Untuk secara lebih mendasar, lihat, Daed Joesoef, *Studi Strategi: Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional*. Jakarta: 29-37.

³⁴ Dahuri, 2014, *loc.cit.*, dalam Tim Ahli Seknas Djokowi, *loc.cit.*: 119-124.

³⁵ Susanto Zuhdi, *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*, Depok: Komunitas Bambu, 2014.

³⁶ Lihat, lebih jauh lagi, Arysio Santos, *The Lost Continent Finally Found* (cetakan ketujuh) Jakarta: Ufuk Press, 2010: 533-554.

³⁷ Karena pentingnya, kawasan ini menjadi ajang saling klaim antarnegara di kawasan, lihat, Hasjim Djalal, *Preventive Diplomacy in Southeast Asia: Lessons Learned*, Jakarta: The Habibie Center, 2002. 38 *et seqq.*

³⁸ Lihat, Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680* (Jilid 1), Jakarta: Yayasan Pustaka Obor, 2014; Juga, Suyono, RP, 2007. *Shipping: Pengangkutan Internasional Ekspor-Impor melalui Laut*, Jakarta: PPM.

³⁹ Randall Doyle, *The Geopolitical Power Shift in The Indo Pacific Region: America, Australia, China, and Triangular Diplomacy in The Twenty First century*, Lexington Books, 2013.

VI. Realisasi Poros Maritim Dunia

Realisasi Poros Maritim Dunia akan tergantung dari pemberantasan *illegal fishing*, dan upaya mengurangi *overfishing* dan merehabilitasi kerusakan laut dan lingkungan pesisir. Sebagai konsekuensinya pula, pembangunan kekuatan TNI-AL untuk mengawal doktrin Poros Maritim Dunia dan menjadi kekuatan maritim regional yang disegani, menjadi diperlukan, di luar pemanfaatan alutsista nirawak (*drone*).⁴⁰ Di sisi lain, perlu dilakukan ekspansi budidaya laut dengan pemanfaatan ZEE secara lebih optimal, yang dibantu pembangunan pasar-pasar ikan modern dan industri pengolahan ikan, serta kegiatan *coastal shipping*.⁴¹

Dalam konteks Poros Maritim Dunia, berbagai pulau di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia, serta di utara dan selatan Indonesia direncanakan terhubung melalui pelabuhan besar dan kecil, dengan visi pengembangan 50-100 tahun ke depan, dengan ketersediaan lahan untuk pembangunan infrastruktur hingga 2000 ha.⁴² Sebab, tersedia dan terpeliharanya akses ke laut merupakan kunci pengembangan dan kemajuan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Galangan kapal sendiri menjadi sarana vital untuk menunjang terwujudnya Poros Maritim Dunia.⁴³ Kondisi ini juga yang akan menjamin dapat terciptanya konektifitas maritim di Indonesia. Regulasi dan tata niaga laut yang efektif juga harus tercipta, dengan terciptanya efisiensi ekonomi dan optimalisasi fungsi laut serta alat dan sistem transportasinya. Tidak ada lagi kongesti dan pengenaan pungutan dan biaya-biaya tambahan ataupun siluman di lapangan. Arus barang yang seimbang antar-pulau dan wilayah dapat berlangsung, sehingga sistem perdagangan yang seimbang dapat dibangun, seperti halnya lalu-lintas manusia dalam jumlah besar, yang sudah berlangsung seperti selama ini. Sehingga, laut-laut Indonesia dapat menjadi penyedia jasa logistik yang kompetitif dengan negara lainnya di ASEAN dan luar kawasan, secara lebih luas.

⁴⁰ *Ibid*: 158-160.

⁴¹ Dahuri, 2014, *loc.cit*, dalam Tim Ahli Sknas Djokowi, 2014, *loc.cit*.

⁴² Andi Wijayanto, dalam seminar nasional "Penanggulangan *Maritime Transnational Organized Crimes* Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia" di Kementerian Luar Negeri, 2 Maret 2015. Juga diungkapkan dalam wawancara dengan Rizal Sukma di CSIS Jakarta pada 17 Maret 2015.

⁴³ Lihat, "Kemenhub Alokasikan Dana Rp. 3,797 T," *Suara Karya*, 4 Maret 2015: 6.

Dengan kata lain, jika sudah dapat dibangun konektifitas dengan standar nasional, apalagi internasional, berbagai bentuk kejahatan transnational terorganisasi (*Transnational Organized Crimes --TNC*) pun, dapat dicegah dan diberantas.

Dengan perkembangan situasi ekonomi dunia yang dilanda krisis berkepanjangan, gagasan Poros Maritim Dunia menjadi solusi bagi Indonesia untuk tetap bisa maju dan berkembang menjadi negara besar di kawasan, seperti di masa lalu, di masa kejayaannya kerajaan-kerajaan maritim di Nusantara, yang mencapai wilayah-wilayah lain di mancanegara hingga benua lain. Ketahanan maritim pun pada akhirnya baru dapat tercipta jika budaya maritim, ekonomi maritim, dan konektifitas maritim sudah terwujud. Sementara, langkah diplomasi maritim tidak bersifat statis dan tunggal, tetapi dinamis dan *cross-cutting*,⁴⁴ tidak boleh ada sikap yang egosektoral, sehingga harus memadukan kebijakan yang saling mendukung, baik di tingkat lokal, nasional, regional, maupun global. Jika budaya maritim, mekanisme, dan sistem yang sekuualitas dengan sistem internasional sudah dapat diciptakan, maka langkah diplomasi maritim dan penegakan hukum di lapangan dapat dilakukan secara efektif. Demikian pula, pendekatan keamanan yang komprehensif untuk mengamankan masa depan laut dan negara Indonesia dapat dilakukan oleh aparat keamanan laut Indonesia. Untuk itu, masalah-masalah di darat sudah harus dapat diselesaikan secara tuntas sebelumnya, sebab jelas terungkap dari pengalaman empirik selama ini, semua masalah di laut bermula di darat.

Selanjutnya, korupsi merupakan sebagai kasus pelanggaran hukum terbesar yang terjadi terkait dengan kegiatan *illegal fishing*, melebihi kasus-kasus *armed robbery* atau pembajakan dan lain-lain di laut. Untuk menghadapi itu, adalah logis, Menteri KKP Susi Pudjiastuti sejak awal, sangat memiliki komitmen dan tegas dalam sikapnya untuk mewujudkan RI Poros Maritim Dunia dunia. Ia paling sedikit telah mengeluarkan 7 peraturan atau kebijakan yang kontroversial, di antaranya moratorium perizinan usaha perikanan tangkap, yang kemudian diperpanjang 6 bulan berikutnya pasca-30 April 2015, dan tentang usaha perikanan tangkap secara tersendiri, alih muatan (*transshipment*) di laut, serta soal penggunaan nakhoda

⁴⁴ Andi Wijayanto, *loc.cit.*

dan Anak Buah Kapal (ABK) asing, yang berhubungan dengan kepentingan negara asing.⁴⁵ Karena itu, respons negara lain patut diwaspadai atau seharusnya sudah diantisipasi akan muncul akibat kebijakan Pemerintah baru RI yang tampak keras dan agresif tersebut.

Dalam doktrin Poros Maritim Dunia, kedaulatan maritim tidak bisa diabaikan, karena di sini penguatan hukum dan perjanjian maritim, keamanan dan ketahanan maritim, delimitasi zona maritim, navigasi dan keselamatan maritim, dan pembangunan 9 bandara di wilayah perbatasan dan 7 marina di wilayah Indonesia bagian timur menjadi penting. Untuk meningkatkan efisiensi dan daya saing, produktifitas pelabuhan yang sudah ada, harus ditingkatkan, dengan mengurangi *dwelling time*, dari 8 hari menjadi 3 hari. Sementara, pembangunan 24 pelabuhan baru, terutama pelabuhan besar dengan luas hingga 2000 ha dan memiliki karakter *deep sea port*. Sejauh ini, Indonesia baru memiliki sebanyak 2.155 pelabuhan, dengan sebanyak 1.141 dikelola PT Pelindo I-IV dan 1.130 merupakan pelabuhan umum non-Pelindo.⁴⁶ Ini saja pun belum, cukup, sebab tanpa adanya galangan kapal yang memadai, sulit mewujudkan Poros Maritim Dunia. Dewasa ini, Indonesia baru memiliki 198 galangan kapal, yang sebagian besar, atau 110 di antaranya terdapat di Batam, dengan kondisi dangat produktif.⁴⁷ Sehingga, sebanyak 88 galangan kapal lainnya, yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, perlu diupayakan setara kondisinya dengan yang produktif itu. Manfaat lebih juga dapat diraih Indonesia dengan implementasi Poros Maritim Dunia-nya, jika gagasan Traktat Indo-Pasifik mantan Menlu RI, Natalegawa, yang menghubungkan kepentingan negara-negara di Samudra Pasifik dengan India, dapat diwujudkan.⁴⁸

Peluncuran doktrin dan agenda Poros Maritim Dunia oleh presiden baru Indonesia, Jokowi, meningkatkan moril pemangku kepentingan di laut, terutama aparat pertahanan dan keamanan laut

⁴⁵ Lihat, "Unjuk Rasa Nelayan: Perlu Pengadaan Alat tangkap Baru untuk Nelayan Kecil," *Suara Pembaruan*, 4 Maret 2015: A2.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Lihat, Rene Pattiradjawane, "Diplomasi Maritim Bangun Kesetaraan," *Kompas*, 2 Maret 2015: 10.

(AL), dalam menjalankan tugasnya dewasa ini.⁴⁹ Juga, di kalangan penegak hukum lainnya di laut, seperti aparat PSDKP, yang telah menambah jam kerja operasi mereka dalam patroli di perairan dari semula sekitar 60 hari menjadi 280 hari, atau meningkat dari 4 kali.⁵⁰ Peningkatan moril ini juga ditunjukkan oleh aparat pertahanan dan keamanan udara, yang menjadi payung keamanan laut Indonesia. Sebab, perhatian yang utama kini pada pengembangan potensi laut Indonesia akan membutuhkan perhatian yang besar pula pada penyedia payung keamanan lautnya di atas seluruh udara Indonesia, tidak hanya di ALKI.⁵¹ Namun, konsistensi peningkatan moril ini pemangku kepentingan ini akan ditentukan oleh konsistensi pemerintah baru dalam mewujudkan doktrin dan agenda tersebut.

Perbaikan kinerja harus ditunjukkan oleh pemangku kepentingan lainnya di laut demi suksesnya realisasi agenda Poros Maritim Dunia. Karena itulah, upaya Bakamla membangun pangkalan dan dermaga baru di perairan Sabang, Cilacap, Natuna, Balikpapan, Makassar, dan Sorong, serta melakukan pengadaan kapal baru

⁴⁹ Wawancara dengan Wakil Komandan Pangkalan Utama Angkatan Laut (Dan Lantamal), Kol. Mar. Prasodjo, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; wawancara dengan Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; wawancara dengan Wakil Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Waasop Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Budi Darmawan, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; serta wawancara dengan Asisten Intelijen Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asintel Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Makmur, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; dan juga wawancara dengan Asisten Potensi Maritim Pangkalan Utama Angkatan Laut (Aspomar Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Ismail E. Rambe, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015.

⁵⁰ Wawancara dengan Mulyadi Marto dan Roy Salinding, Perwakilan PSDKP di Kantor PSDKP (Pelabuhan Perikanan Nusantara) Ambon, Provinsi Maluku, pada 13 Mei 2015.

⁵¹ Wawancara dengan Komandan Pangkalan Udara (Danlanud) I, Kol. Pnb. Chandra Siahhaan, SIP, diploma of MDS, di Markas Komando Operasi I Lanud, Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; wawancara dengan Asisten Intelijen Pangkalan Udara (Lanud) I, Letkol. Pnb. Ardianto, diploma of MDC, di Markas Komando Operasi I Lanud, Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; dan wawancara dengan Asisten Operasi Pangkalan Udara (Lanud) I, Letkol. Pnb. Robert Manalu, di Markas Komando Operasi I Lanud, Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada 9 April 2015.

sangat konstruktif untuk mendukung perbaikan dan meningkatkan kinerja Bakamla sebagai Coast Guard, penjaga perairan Indonesia dari berbagai ancaman dan gangguan asing.⁵² Terlebih lagi, upaya modernisasi alutsista TNI-AL, dengan pengadaan kapal-kapal perang modern, terutama kapal selamnya, yang sekarang sudah bisa bersandar di pangkalannya di Teluk Palu, Sulawesi Tengah, akan mendukung kapasitas TNI-AL dalam realisasi agenda Poros Maritim Dunia, yang telah dicanangkan Pemerintah Jokowi.

Agar dapat mencapai sasarannya dengan peluncuran agenda Poros Maritim Dunia-nya, dalam menjalankan kerjasama internasional, Pemerintah Jokowi tidak boleh lepas dari fokusnya dan hanyut dengan agenda kerjasama negara lain, terutama negara besar seperti China. Oleh sebab itu, tawaran bagi Indonesia agar masuk dalam agenda Jalur Sutra China harus disikapi dengan hati-hati. Karena, konsep Jalur Sutra China yang ada sekarang harus dilihat dalam perspektif perkembangan geopolitik dewasa ini, yakni untuk menantang kehadiran kembali AS ke kawasan Asia Pasifik.⁵³ Ikut atau bergabung dengan agenda Jalur Sutra China, sebagai implikasinya, dapat memperkeruh dan memanaskan ketegangan di kawasan yang sudah tercipta belakangan akibat klaim kepemilikan atas kedaulatan pulau-pulau dan juga manuver-manuver China yang semakin agresif di LCS. Jadi, keputusan yang keliru itu jika diambil Indonesia, juga menjauhkan Indonesia dari upaya pencapaian sasaran agenda Poros Maritim Dunia-nya. Investasi dari China boleh saja banyak masuk untuk pembangunan dan pengembangan infrastruktur, tetapi tetap harus dihindari dominasi kehadiran ekonomi China, karena dapat berdampak pada munculnya ketergantungan, terutama politik, Indonesia pada kekuatan baru di kawasan tersebut, sehingga akan membuat Indonesia tidak bebas lagi untuk menjalankan politik bebas aktifnya.

Berbeda dengan itu, dalam bentuk kerjasama regional lainnya, seperti Indian Ocean Rim Association (IORA), dengan kepemimpinan Indonesia mulai tahun 2015 sampai 2017, Indonesia justru harus

⁵² "Pangkalan Maritim akan Dimodernisasi," *Media Indonesia*, 28 Mei 2015: 3. Juga, Nani Afrida, "Navy to give 10 ships to Bakamla," *The Jakarta Post*, March 10, 2015.

⁵³ Lihat, John Kemp, "China's Silk Road challenges US dominance in Asia," *The Jakarta Post*, November 11, 2014: 12.

dapat memperlihatkan dan memanfaatkan kepemimpinannya secara optimal, sehingga dapat dipergunakan untuk membantu mencapai sasaran dalam agenda Poros Maritim Dunia-nya. Dengan 2,6 miliar penduduk di 20 negara anggota IORA di Samudra Hindia, dan negara-negara besar adidaya ekonomi baru dunia terlibat di dalamnya, seperti China dan India, IORA dapat memberi manfaat yang besar bagi kepentingan nasional Indonesia, tidak hanya bagi negara-negara anggota lainnya, jika dapat diarahkan sejalan dengan kepentingan Indonesia. Indonesia memang tidak dapat mendikte arah perkembangan IORA, namun kepemimpinan yang baik dapat membawa IORA ke arah kemakmuran bersama bagi rakyat di negara anggotanya dan kawasan.

EPILOG

Dengan kebijakan yang kondusif, agenda Poris Maritim Dunia akan memperoleh dukungan yang kuat dari rakyat, khususnya nelayan sebagai salah satu pemangku kepentingan utama, terutama dalam kebijakan *anti-illegal fishing*. Sebaliknya, aturan pencegahan berbagai kegiatan *illegal fishing* melalui UU harus diperkuat, dengan pengenaan sanksi pidana dan perdata yang jauh lebih berat, tidak cukup lagi hanya dengan denda Rp. 200 juta atau pidana ringan untuk pelanggar besar, bagi para pelaku kegiatan *illegal fishing*. Secara khusus, ketentuan perizinan pun harus diperbaiki, dengan mensyaratkan perolehan izin harus dari wilayah (tujuan) penangkapan ikan dimaksud, bukan dari KKP pusat (Jakarta) ataupun Kantor Dinasnya di Provinsi atau tempat yang berbeda.

Pengaturan perizinan dalam ketentuan per-UU-an yang sudah baik seharusnya dipertahankan, dan, sebaliknya, pengaturan baru yang tidak kondusif dengan kebijakan Menteri KKP Susi Pudjiastuti, harus dihentikan atau dibatalkan, khususnya pemberlakuan UU mengenai kewenangan pemerintahan daerah dan perikanan terbaru. Tanpa itu, upaya mengurus perizinan akan menjadi mahal, dan tidak mendukung dalam menciptakan kondisi yang kondusif bagi nelayan pasca-moratorium penangkapan ikan oleh kapal-kapal asing. Karena, ongkos mengurus surat perizinan menangkap ikan bagi para nelayan dari pulau-pulau kecil, apalagi terluar, ke (ibukota) Provinsi menjadi sangat mahal, mengingat dibutuhkan biaya transportasi dengan pesawat udara yang tinggi. Sementara, upaya menghidupkan kembali budaya maritim membutuhkan komitmen dan dukungan pemerintah pusat di lapangan, dalam bentuk berbagai kebijakan yang kondusif.

Kebijakan yang progresif dan tindakan tegas dari Menteri KKP Susi Pudjiastuti dengan memperpanjang moratorium penangkapan ikan dan membakar, meledakkan serta menenggelamkan kapal-

kapal ikan pelaku *illegal fishing*, dapat dipahami, dan seharusnya didukung aparat lainnya. Kedua kegiatan itu dapat dipahami dan perlu didukung karena masih nakalnya pelaku *illegal fishing* dan aparat pengawas, yang seharusnya dapat bertindak tegas menegakkan hukum di lapangan. Adapun tindakan hukum tegas selama ini mampu menimbulkan efek jera yang efektif, sehingga diharapkan para pelanggar hukum menghentikan segala bentuk kegiatan pelanggaran hukumnya di seluruh wilayah perairan Indonesia.

Sikap Menteri KKP Susi Pudjiastuti yang keras dan tegas dalam melindungi SDA laut, khususnya perikanan, dan ekosistem laut secara lebih luas, patut dipuji dan terus didukung di lapangan. Ini termasuk dengan tindakannya menenggelamkan 38 kapal ikan pelaku kegiatan *illegal fishing*, berukuran 20 sampai 120 gros ton, terdiri dari kapal asing dan asal Indonesia, di 6 lokasi perairan, pada 18 Agustus 2015. Terdapat 15 kapal asal Viet Nam, 6 kapal asal Thailand, 11 kapal asal Filipina, dan 1 kapal asal Malaysia, di samping 5 kapal asal Indonesia yang ditenggelamkan dalam kesempatan perayaan Hari Kemerdekaan 17 Agustus. Penenggelaman dilakukan di Pontianak, Kalimantan Barat (15 kapal), Ranai, Kepulauan Riau (5 kapal), Tarempa, Kepulauan Riau (3 kapal), Bitung, Sulawesi Utara (8 kapal), dan Tarakan, Kalimantan Timur (4 kapal), wilayah-wilayah perairan yang selama ini menjadi sentra lokasi penjarahan ikan¹.

Langkah yang sudah tuntas di pengadilan ini, diharapkan dapat menimbulkan efek jera bagi para pelaku *illegal fishing*. Sehingga, *shock therapy* Menteri KKP Susi Pudjiastuti tidak bisa dikatakan cenderung memperlihatkan arogansi kekuasaan, mengingat apa yang dilakukan Pemerintah Australia di bawah PM Abbot justru sangat kontradiktif, karena sangat sewenang-wenang, tidak mempertimbangkan aspek hukum dan kemanusiaan sama sekali. Jika dibandingkan, Menteri KKP Susi Pudjiastuti selain mengirim lebih dulu berbagai kasus *illegal fishing* ke pengadilan perikanan, juga tidak membakar dan menenggelamkan kapal di tempat (lokasi kejadian) dan tidak menyuruh ABK keluar dari kapal mereka dan

¹ Lihat, "Pemerintah Tenggelamkan 38 Kapal Ikan," *Kompas*, 18 Agustus 2015: 17.

berenang untuk mencari selamat.² Bahkan, jumlah kapal-kapal ikan yang telah ditenggelamkan jauh lebih sedikit dibandingkan dengan sekitar 1500 kapal yang sudah ditenggelamkan aparat keamanan perairan Australia. Praktik penenggelaman kapal juga tidak bertentangan, atau sebagai sebuah solusi yang sudah diakomodasi, dalam UU tentang Perikanan.

Langkah Menteri KKP Susi Pudjiastuti yang lain dalam menindak berbagai kegiatan *illegal fishing* secara lebih serius, tanpa kenal menyerah, harus dipuji dan didukung lebih lanjut. Ini termasuk upayanya belakangan melakukan kerjasama dengan Pemerintah AS dan kalangan swasta di sana untuk mengusut perusahaan pelaku sampai ke bursa di negeri itu. Sebagai contoh, upaya Menteri KKP Susi Pudjiastuti mendalami dugaan kasus *illegal fishing* yang melibatkan perusahaan asal China, Pingtan Marine Enterprise, yang mengusutnya ke otoritas bursa saham National Association of Securities Dealers Automated Quotations (Nasdaq) di AS, tempat perusahaan itu terdaftar dalam sebagai perusahaan publik. Penyelidikan dilakukan setelah mendengar laporan direktur perusahaan itu, Xinrong Zhuo, yang telah menyebutkan 117 dari total 135 unit kapal milik perusahaan itu yang beroperasi di laut Arafura, yang dalam berbagai kegiatan mereka paling sedikit berafiliasi dengan 4 perusahaan Indonesia yang telah diberi sanksi akibat kegiatan *illegal fishing* mereka.³ Dengan langkah lanjutannya tersebut, Menteri KKP Susi Pudjiastuti, bersama Tim Satgas Anti-*Illegal Fishing*-nya dan pengacara Todung Mulya Lubis, bertujuan meminta perusahaan Pingtan, jika terlibat, akan di-*delisting* atau dikeluarkan dari bursa saham AS. Dengan kata lain, upaya Menteri KKP Susi Pudjiastuti akan menutup ruang bagi perusahaan pelaku dari berbagai ruang permufakatan liar untuk mendapatkan dana publik melalui bursa saham.

Sambutan Pemerintah AS sendiri sangat antusias, setelah sebelumnya, inisiatif kerjasama di lapangan antara aparat, dalam bentuk bantuan operasional dan patroli bersama di perairan dalam

² Lihat, "Menteri KKP Susi Pudjiastuti Curhat di Depan Pengusaha: Australia Karamkan 1.500 Kapal, Lalu Nelayan Kita Disuruh Berenang," *Rakyat Merdeka*, 15 September 2015: 6.

³ Efri Ritonga, "Dugaan Pencurian Ikan Perusahaan Cina: Menteri KKP Susi Pudjiastuti Usut Sampai ke Bursa AS," *Koran Tempo*, 14 September 2105: 5.

mengejar para pelaku *illegal fishing*, serta yang bersifat teknis dengan membantu keterlacakan asal ikan dan sertifikasi produk telah dikemukakan dan diwacanakan lebih luas.⁴ Sikap antusias tersebut perlu disambut dengan merespon secara optimal tawaran kerjasama yang telah disampaikan Pemerintah AS, terutama aparat AL dan Coast Guard-nya. Secara logis, perlu dipahami, respons yang baik akan menghasilkan sinergi yang baik mengingat momentumnya memang tengah mendukung. Terlebih lagi, AS sendiri termasuk negara yang selama ini sangat dirugikan dari berbagai aktifitas *illegal fishing* yang telah dilakukan negara lain, karena 86% dari konsumsi ikannya yang berasal dari impor, sepertiganya berasal dari *illegal fishing*, sekalipun negeri itu mengelola kawasan laut terluas di dunia.⁵ Itulah juga sebabnya, respons Pemerintah AS terhadap kebijakan dan tindakan Menteri KKP Susi Pudjiastuti di lapangan yang keras dan tegas, tidak disambut secara negatif. Sikap AS juga tidak pernah tampak reaktif dan sensitif terhadap keputusan pembakaran dan penenggelaman kapal.

Selain masalah keterbatasan kemampuan aparat penjaga keamanan dan pertahanan laut (AL) Indonesia sering disorot belakangan, kurang tegasnya sikap mereka juga menjadi rawan sasaran kritik dari media dan juga Menteri KKP Susi Pujiastuti, yang tengah gencar dan tegas dalam memerangi berbagai bentuk kegiatan *illegal fishing* di wilayah perairan Indonesia. Sikap TNI-AL yang tampak seperti segan menindak kapal asal China Fu Yuan Yu (80), walaupun telah diinformasikan mengenai kegiatan kapal tersebut, yang telah melakukan kegiatan *transshipment*, dan diketahui lokasinya pada waktu itu, tidak heran memperoleh kritikan Menteri KKP Susi Pudjiastuti dan media, seperti *The Jakarta Post*. Kritik terhadap kinerja TNI yang belum seperti diharapkan juga muncul terhadap sikap mereka yang setelah menangkap sebanyak 22 kapal asing kemudian melepaskan mereka, dan hanya menahan 8 kapal saja. Hal ini telah menimbulkan pertanyaan terhadap komitmen TNI-AL dalam menjaga dan melindungi perairan Indonesia.⁶

⁴ "AS Dorong Ikan Indonesia Terlacak," *Media Indonesia*, 22 Agustus 2015: 17.

⁵ Bintang Krisanti, "Memerangi Pengurus Laut," *Media Indonesia*, 15 September 2015: 22.

⁶ Nani Afrida, "Illegal Fishing: Susi torpedoes Navy over Chinese vessel," *The Jakarta Post*, February 26, 2015: 1.

Epilog

Selama ini gangguan dalam tingkat kecil berupa penyusupan (intersepsi) pesawat-pesawat sipil dan militer asing di wilayah udara ALKI, masih dapat diatasi. Motifnya ada yang bersifat kelalaian, unsur kesengajaan, bersifat men-test kesiapan dan kemampuan aparat kekuatan udara Indonesia dalam merespon ancaman dan gangguan. Di ALKI I, misalnya, pernah terjadi penyusupan pesawat sipil yang mengaku tersesat ketika hendak terbang dari Thailand ke Filipina. Selain itu, pernah terjadi pelanggaran secara sengaja oleh AU AS (USAF) yang beralasan mengawal kapal-kapal mereka di ALKI I. Mereka tidak memberitahu atau meminta *clearance* lebih dulu, karena tidak meratifikasi UNCLOS, seperti dalam kasus di atas Bawean dan juga ALKI II dan III, melintasi wilayah udara di atas Selat Lombok hingga keluar di antara wilayah udara di atas Sulawesi Utara dan Morotai.

Kecenderungan intersepsi pesawat-pesawat asing dalam kesimpulan sementara mereka menurun, setelah diluncurkan pemerintah baru Indonesia meluncurkan agenda Poros Maritim Dunia, yang diikuti dengan semakin seringnya kehadiran, dalam bentuk kemunculan patroli pengawasan yang terkoordinasi di lapangan, oleh pesawat-pesawat AURI. Pihak AURI melihat bahwa munculnya ketegasan pemimpin baru Indonesia dan aparat pertahanan dan keamanannya di lapangan, termasuk udara, berperan sebagai deteren yang efektif dalam menimbulkan efek gentar pada kekuatan sipil dan militer negara tetangga yang bermaksud mengganggu kedaulatan Indonesia, khususnya di wilayah perairan. Efek gentar itu juga tampak dari kecenderungan menurunnya kasus gangguan ke wilayah perairan dari kapal-kapal pelaku *illegal fishing*, setelah dicanangkannya agenda Poros Maritim Dunia, yang bisa dipantau dari radar AURI.⁷

Tindakan pengamanan matra udara di atas ALKI, selain patroli terkoordinasi yang dilakukan AURI secara sendiri dan rutin, juga

⁷ Wawancara dengan Komandan Pangkalan Udara (Danlanud) I, Kol. Pnb. Chandra Siahaan, SIP, diploma of MDS, di Markas Komando Operasi I Lanud, Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; wawancara dengan Asisten Intelijen Pangkalan Udara (Lanud) I, Letkol. Pnb. Ardhiyanto, diploma of MDC, di Markas Komando Operasi I Lanud, Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015; dan juga wawancara dengan Asisten Operasi Pangkalan Udara (Lanud) I, Letkol. Pnb. Robert Manalu, di Markas Komando Operasi I Lanud, Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada 9 April 2015.

yang dilakukan secara bilateral dan multilateral. Secara bilateral, misalnya, latihan “Elang Indopura” dengan Singapura, dan “Elang Malindo” dengan Malaysia. Di luar, karena kebutuhan mendesak akibat perkembangan lingkungan strategis yang sangat, di bulan April 2015, ketika penelitian ini dilakukan, baru dilakukan patroli udara bersama antara Indonesia dengan AS di atas Kepulauan Natuna, yang berbatasan dengan perairan Laut China Selatan yang dipersengketakan antara China dengan negara-negara anggota ASEAN dan juga Taiwan. Sementara itu, yang bersifat multilateral ASEAN, “Eyes in the Sky”, masih rutin dilakukan.

Secara lebih spesifik, upaya pengamanan wilayah udara di wilayah perairan Indonesia timur, kawasan lokasi ALKI II dan III pada umumnya, lebih dapat dijalankan dan terlindungi setelah dibangunnya Satuan Radar 245 Saumlaki. Keberadaan Satuan Radar 245 Saumlaki ini melengkapi dan melapis tugas Satuan Radar 241 Beraun di NTT dan 243 Timika, Papua. Dengan demikian, kebocoran atau kebobolan deteksi wilayah udara di atas perairan ALKI II dan III karena adanya celah yang masih dapat dimanfaatkan pihak lawan dengan alat-alutsista penyusup mereka yang canggih, dapat direspons secara memadai.⁸ Sebagaimana para petugas jaga radar, selama ini tidak ditemukan pelanggaran terhadap kedaulatan wilayah udara Indonesia di atas perairan ALKI II dan III, yang berasal dari negara tetangga Australia, yang jaraknya sangat dekat dengan wilayah Kabupaten Maluku Tenggara dan kota Saumlaki, sebagai ibukotanya.⁹

Sikap pemerintah dan aparat penjaga keamanan ALKI di lapangan harus tegas dan konsisten, satu dengan yang lainnya, terutama antara Kepolisian Air dan TNI-AL dengan KKP dan Bakamla. Sebaliknya, tindakan yang tidak tegas dan konsisten akan menimbulkan masalah baru di lapangan, yang akan memberi celah (lebih besar) bagi para pelanggar hukum untuk melakukan tindakan pelanggaran baru, yang lebih merugikan Indonesia, sebagai pemegang kedaulatan atas ALKI, yang diakui oleh UNCLOS. Untuk menciptakan kepastian dalam penegakan hukum di ALKI ini, maka kebijakan yang sangat progresif

⁸ “2015: TNI-AU prioritaskan pemantauan udara di Indonesia Timur,” *AntaraNews.com*, 17 April 2014, 2015, diakses pada 31 Juli 2015.

⁹ Wawancara dengan petugas jaga Satuan Radar 243 TNI-AU Kabupaten Maluku Tenggara Barat di Kota Saumlaki, pada 4 Juli 2015.

Epilog

dan tindakan tegas yang telah diperlihatkan Menteri KKP, Susi Pujiastuti, harus didukung sepenuhnya, termasuk yang dilakukan dengan keputusan moratorium penangkapan ikan oleh kapal-kapal asing dan pembakaran/penembakan serta penenggelaman kapal-kapal yang telah tertangkap basah melakukan kegiatan *illegal fishing*. Kebijakan dan tindakan tegas semacam ini tampak efektif memberikan *shock therapy* terhadap pelaku asal mancanegara, sekaligus mampu mengembalikan kehormatan dan martabat Indonesia atas kedaulatan wilayahnya.

Sementara itu, dalam merespons inisiatif Jalur Sutra Maritim sebagai salah satu kepentingan maritim China di kawasan, Indonesia harus menempatkan kepentingan nasional sebagai prioritas utama. Pengembangan kerja sama dalam kerangka Jalur Sutra Maritim harus sejalan dengan tujuan pembangunan Poros Maritim, yaitu mempercepat kemajuan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Indonesia tidak boleh hanya menjadi pelengkap dari inisiatif China tersebut, tetapi harus menjadi pemain yang diperhitungkan di kawasan, terutama dengan visi Poros Maritim dan dengan segala potensi kemaritiman yang dimilikinya.

INDEKS

A

Abdul Halim, 17, 54, 223
ABK, 16, 19, 21, 24, 43, 52, 188, 203,
205, 212, 213, 214, 215, 219,
220, 221, 224, 232
ABK asing, 16, 215, 219
Aide memoire, 59
Airstrip, 179
AIS, 17
aktor negara, 53, 175, 181, 203, 204
Al-Qaeda, 198
Alutsista, 8, 25, 175, 178, 183, 198,
230, 231
Anak Buah Kapal, 43
Andi Rachmianto, 32
Aquino, 41, 190
archipelagic state, 172
arhipelagic baselines, 171
armed robbery, 187
ASEAN, 3, 18, 31, 35, 37, 39, 40, 41,
42, 44, 45, 46, 47, 55, 58, 83, 89,
98, 105, 108, 115, 125, 143, 146,
147, 150, 151, 154, 168, 178,
179, 180, 183, 190, 200, 213
Asia Infrastructure Investment Bank,
141
Asia Pasifik, 12, 98, 109, 116, 127,
137, 138, 163, 168, 180, 182,
193
Asia Tenggara, 96, 98, 108, 109,
110, 136, 138, 140, 163, 170,
175, 177, 180, 188, 190, 191

Asia Timur, 82, 83, 84, 90, 93, 97,
98, 105, 108, 109, 110, 144,
163, 200
Automatic Identification System, 17

B

Badan Narkotika Nasional, 189
Bakorkamla, 212
Banda, 10, 26, 42, 170, 216
Bangkok Post, 42
Batam, 49, 187, 188, 213
Benjina, 21, 22, 215, 219, 225, 226
Bernard Iskandar, 232
Bitung, 4, 5, 7, 15, 19, 189, 216, 221
BKPM, 6
BNN, 189, 190
BUMN, 3, 5

C

Cekungan, 166
Celebrities, 58
Century-4, 15, 223
Century-7, 15, 223
Chao Phraya, 14
China, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 16, 17, 18,
21, 24, 25, 29, 31, 32, 33, 38, 42,
47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55,
57, 58, 116, 123, 125, 126, 127,
128, 129, 130, 131, 132, 133,
134, 135, 136, 137, 138, 139,
140, 141, 142, 143, 144, 145,

- 146, 147, 148, 149, 150, 151,
153, 164, 168, 170, 177, 178,
179, 180, 181, 182, 183, 184,
185, 193, 200, 201, 202, 203,
206, 207, 208, 209, 215, 216,
223, 224, 231, 233
- China Development Bank, 4
Choke point, 90, 94, 95
Claimants, 183
Coast Guard, 8, 35, 36, 58, 181, 195,
200, 230, 232
Consolidated Ocean, 175
COWOC, 175
Cuarteron, 179
Cui Lifeng, 53
- D**
- Daeng Koro, 199
Dana Infrastruktur, 140, 141
Deklarasi Djuanda, 173, 174
Diplomasi, 18, 32, 33, 45, 53, 82, 98,
101, 112, 129, 137, 145, 173,
176, 202, 224
Discreet negotiation, 51, 52
Diving, 232
Doktrin Poros Maritim Dunia, 79,
82, 89, 96, 97, 117
Dolly Bambang Hermawan, 192
Double flaggin, 20, 212
DPDIT, 190
Drones, 205, 206
Dry cargo, 175
duo Bali nine, 202
- E**
- Elang Indopura, 25
Elang Malindo, 25
Energy security, 103, 110, 112, 113,
116, 184, 208
Eurasian Blue Belt, 175
- Eyes in the Sky, 25
- F**
- Far abroad ring*, 197
Filet, 9
Flag state, 49
Franky Sibarani, 6
Fu Yuan Yu, 21, 223
- G**
- Garis pangkal lurus kepulauan, 171
Gaven, 179
Geopolitik, 13, 48, 82, 95, 112, 125,
143, 151, 153, 163, 164, 166,
173, 175, 1769, 177, 197, 201
Geostrategi, 13, 48, 99, 163, 164,
166, 173, 175, 176, 177, 201
Global Logistic, 175
Governorates, 197
Grazina Henclewska, 7
Greenpeace, 56
Gugus karang, 179
Gui Xei Yu 12661, 55
Guskamla Armabar, 187, 213
- H**
- Hai Fa, 16, 17, 29, 48, 52, 55, 202,
203, 206, 207
HASA, 175
Herman J. Craft, 40
Highly Accessed Sea Areas, 175
Hiu Macan-005, 39, 44, 213
Hiu-009, 212
Hong Lei, 54
Hotspot, 193
- I**
- I Dewa Putu SG, 200
ICAO, 172

Indeks

- ICBC, 4
Ignasius Jonan, 49, 150
Illegal immigrants, 200
Illegal migrants, 194
Illegal poaching, 226
Illegal trafficking, 22, 225
IMB, 188
IMO, 170, 187
Indian Ocean Rim Association, 99
Indonesia, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 115, 116, 117, 123, 127, 128, 130, 131, 132, 136, 138, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 161, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 229, 230, 231, 232
Indo-Pacific Maritime, 50
Indroyono Soesilo, 43
Industri pengolahan ikan, 9, 20
Inkracht, 14, 18,
Intelijen maritim, 194
Interior ring, 197
International Maritime Bureau, 188
International Maritime Organization, 170, 187
Intervensi asing, 46, 201, 202, 203
IORA, 50, 99, 100, 115, 117
ISIS/NIIS, 199
- J**
jalur pelayaran, 50, 90, 95, 106. 110, 113, 127, 129, 135, 137, 153, 170, 178, 179, 188
Jalur Sutra, 3, 6, 49, 50, 127, 128, 129, 130, 131, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 148, 149, 150, 151, 153, 154,
Jalur Sutra Ekonomi, 127, 138, 140
Jalur Sutra Maritim, 3, 6, 49, 50, 127, 128, 129, 130, 131, 137, 138, 139, 140, 142, 148, 149, 150, 151, 153, 154
Jalur tikus, 191
Jasa pangkalan, 182
Jepang, 3, 5, 6, 9, 33, 35, 36, 37, 54, 57, 95, 99, 109, 125, 133, 135, 136, 170, 178, 182, 183, 184, 193, 200
Jihadists, 199
Johnson South, 179
- K**
KAA, 26, 43
Kabupaten Tojo, 199
Kapal induk, 201, 208
Kapal patroli, 39, 44, 199, 212, 221, 224
Kapal PSF 1812, 212
Kapal Seroja, 39, 213
Kapal Sudita 15, 213
Kapal tanker, 173, 188, 189
Karang Unarang, 205
Kawasan Ekonomi Khusus, 4, 5
Keadilan Perikanan, 54, 223
Kedubes China, 51, 52

- Kejahatan transnasional, 34, 177, 187, 192, 193, 194, 209, 215
KEK, 4, 5
Kelompok Santoso, 199
Kepentingan nasional, 81, 86, 88, 97, 128, 129, 130, 136, 142, 144, 143, 151, 153, 203, 205, 206, 207
Kepulauan Spratly, 134, 135, 179, 183, 184
Keselamatan maritim, 100, 176
KKP, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 41, 43, 46, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 59, 168, 181, 203, 206, 207, 210, 212, 215, 216, 217, 218, 219, 222, 225, 226, 227
KM Cahaya Laut I, 212
KM Jala Mitra 081, 213
KM Rehobot, 189
KM Rizky 02, 205
KM Solafide 1-6, 221
KM Sudita 13, 213
KM Sudita 14, 213
KM Sudita 5, 213
KM Sudita 8, 213
KM TW 2057/6/f, 205
KM Wira Satria, 205
KNTI, 180
Kodam VII, 199
Komando Gabungan, 230
Komando Wilayah, 230
Komisi Maritim, 59
Konektivitas Maritim, 82, 91, 92, 98, 130, 138, 148, 149, 150
Konvensi Hukum Laut, 91, 171
Kota ikan, 14, 20, 24
Kota Tuna Dunia, 221
Kowilhan, 230
KP Hiu 005, 216
KP Hiu Macan-001, 212
KRI Abdul Halim, 17
KRI Diponegoro, 202
KRI Halasan-630, 188
KRI Kapitan Pattimura-371, 213
KRI Pattimura, 212
KRI Sutedi Senaputra-378, 211
KRI Untung Surapati, 15
Kuala Tanjung, 7, 149
- L**
Lanal Saumlaki, 218, 232
Landasan pacu, 126, 179
Lantamal XI, 206, 216
Laut Arafura, 11, 28, 30, 207, 215, 216, 222
Laut Natuna, 170, 184, 185, 211, 212, 226
Laut Sulawesi, 170, 212
Lautan Hindia, 103, 104, 110, 205
Ligitan, 180
Lingkaran dalam, 197
Lintas transit, 172
Liquid cargo, 175
Look East Policy, 103, 108, 116
Lumaksana, Adi, 218
- M**
Macan Tutul, 221
Mahchai, 14
Mahkamah Internasional, 33
Makassar, 164, 170, 230
Maluku Tenggara Barat, 232
Maintenance, 232
Marcus Wanma, 18
Maritime axis, 174
Maritime Silk Road, 49, 127, 137, 148
Masyarakat ASEAN, 40, 46
Mega-marine biodiversity, 166

Indeks

- Merauke, 11, 14, 17, 28, 29, 30, 91, 206, 215, 216, 222
Middle power, 164
Military asset, 32
MIMA, 45
Mochtar Kusuma-atmadja, 172
Moeldoko, 202, 204, 229
MOU, 3, 4, 26, 41, 141
MQ-9 Reaper drones, 206
MRCC, 10, 226
MT Orkin Victory, 188
- N**
- National security*, 86
Natuna, 13, 15, 43, 55, 136, 144, 170, 180, 181, 184, 185, 211, 212, 213, 224, 226, 230, 231
Nawacita, 165
Near abroad ring, 197
Nine dashes lines, 180
Nine dotted lines, 180
NKRI, 3, 11, 27, 41, 218, 227, 232
NOAA, 35
Non-negara, 46, 52, 53, 175, 181, 198, 199, 203, 205, 220
Non-tradisional, 86, 175, 198
Nota Diplomatik, 31, 38, 40, 47, 48, 49
Nunukan, 190, 205
Nusakambangan, 201, 202
Nusantara, 22, 169, 172, 173, 174, 214
- O**
- Obat sintetik, 193
Operasi Nusantara IV, 214
Orkim Harmony, 188
Orkim Ship Management, 188
overhaul, 27, 232
OWI, 180
- P**
- PAD, 26
Paknam, 14
Pamboat, 19
Panama, 16, 46
Panglima Maritim, 178
Panglima TNI, 202, 204, 229
Pantoloan, 213
Papua Barat, 18, 195, 214, 215
Paracels, 183
Pasca-dekolonisasi PBB, 174
Pasifik Selatan, 140, 175
Pasukan Bela Diri, 178
Paulus Waterpauw, 18
PBB, 22, 172, 174, 192
Pelabuhan Mawei, 14
Pelabuhan Nanjing, 48
Pelabuhan Wanam, 17, 206, 222
Pelindo, 4, 42
Pendapatan Asli Daerah, 232
Pendulum Nusantara, 172, 173
penyelundupan manusia, 175, 194, 224
People smuggling, 194
Perang Dingin, 57, 87, 108, 109, 164, 165, 198, 233
perdagangan manusia, 193, 225
perdagangan orang, 193, 225
Perisai Sakti 2015, 204
Perjanjian Westphalia, 174
Pesisir, 96, 99, 104, 113, 166, 188, 192
Philip Goldberg, 184
Piagam PBB, 174
Pilar poros maritim, 83, 149
Piracy, 187
PNBP, 210
Polandia, 6, 7
Portugis, 164
Poso, 198, 199

- Prayut Chan-O-Cha, 43
 Presiden Obama, 35, 184
 PSDKP Anambas, 44
 Pulau Ambalat, 204
 Pulau Lembe, 189
 pulau perbatasan, 191
 Pulau Rupert, 190
 Pulau Sebatik, 204
 Pulau Sipadan, 180
 Pulau Yamdena, 26
- R**
- Raja Ampat, 18
Rebalancing, 180
Reflagging, 20, 32, 209, 212
Reposition, 180
 Retno Marsudi, 48
 Ring geografi, 197
 Rizal Sukma, 93
 Robert O'Blake, 35, 36
 RON95, 188
 Rote, 180
Runaway, 179
- S**
- Safe haven*, 198, 199
Sail, 26, 232
 Sail Banda, 26
 Sail Morotai, 26
 Saleh Husin, 7
 Samudra Hindia, 10, 25, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 171, 133, 139, 140, 151, 171, 216, 233
 Samudra Pasifik, 12, 81, 89, 105, 115, 133, 163, 170, 221
 SAR, 210
Satgas Anti-Illegal Fishing, 23, 220
 Satgas III, 8, 58
Scrapping, 27
 SDM, 7, 25, 191, 221
Sea Lanes of Communication, 133, 175
Sea Lanes of Trade, 133
 Selat Dempo, 212
 Selat Hormuz, 94, 164
 Selat Lombok, 90, 94, 133, 163, 170
 Selat Makassar, 164, 170
 Selat Malaka, 90, 94, 104, 133, 138, 163, 164, 184, 187, 188, 189, 192, 193, 200, 202, 231
 Selat Sunda, 90, 94, 133, 139, 170, 187, 201
 Seram, 10, 170
 Serasi, 39, 151, 213
 Seroja, 39, 213
 Shinzo Abe, 37,
Shock therapy, 31, 33
Show of force, 184, 202
Silent diplomacy, 51, 52
 Sino Indonesia, 29, 52, 219
 SIPI, 205
 SIUP, 205
 Sjarief Widjaya, 54
 SLO, 17, 48
 SLOC, 90, 95, 133, 175,
 SLOCs, 85
 Soengeng Rahardjo, 52, 150
 Soeharto, 201
 Solafide Star, 221
 Sorong, 11, 15, 19, 230
South China Morning Post, 141, 178
Spill over, 144, 182
 Strategi Maritim, 93
 Strategi Militer Cina, 182
 Sudita 15, 44, 213
 Sugeng Rahardjo, 202
 Sumathy Permal, 45
 Surat Laik Operasi, 17, 48

Indeks

- Susilo Bambang Yudhoyono, 98, **U**
217, 225
UNCLOS, 10, 40, 91, 146, 169, 171,
181, 198, 227, 231
Uni Eropa, 33, 46, 85, 142
UNODC, 75, 193
- T**
Talaud, 15, 19, 220, 221
Teluk Jakarta, 201
Teluk Palu, 230
Tha Chin, 14
Thanh Cong, 18
The first island chain, 136
Tol laut, 3, 5, 6, 11, 12, 149, 150,
154, 165, 173, 218
Tommy Winata, 52, 216
Tramper, 48
Transnational Organized Crimes, 30
Transshipment, 21, 211, 213, 219,
223
Trawl, 53, 205, 222
Trisakti, 97
- V**
Vessels Monitoring System, 220
VMS, 16, 17, 206, 215, 220
- W**
Wanam, 17, 48, 206, 215, 222
Wawasan Nusantara, 172, 173, 174
WCP, 192

TENTANG PENULIS

Poltak Partogi Nainggolan, MA, Dr. phil., Prof. adalah Peneliti Utama/IV/e dan Profesor Riset bidang Masalah-Masalah Hubungan Internasional di Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI. Pada tahun 1986 menyelesaikan studi S-1 di Universitas Indonesia, Fakultas Ilmu Sosial (FIS), Jurusan Hubungan Internasional, Program Studi Perbandingan Politik. Pada tahun 1999 menyelesaikan studi pasca-sarjana (S-2) di Graduate School of Political Science and International Relations di the University of Birmingham, Inggris bidang Security Studies. Pada Pebruari tahun 2011 menuntaskan program doktoral ilmu politik Albert-Ludwigs-Universitaet Freiburg, Jerman dengan tesis *The Indonesian Military Response to Reform during Democratic Transition: A Comparative Analysis of Three Civilian Regimes 1998-2004*. Menulis buku antara lain *Reformasi Struktur Ekonomi RRC Era Deng Xiao-ping*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1995; Co-penulis dan editor buku *Panduan Parlemen Indonesia*, Jakarta, Yayasan API, 2001; *Batas Wilayah dan Situasi Perbatasan Indonesia: Ancaman terhadap Integritas Teritorial*, Jakarta: Tiga Putra Utama, 2004; serta buku-buku lain, di antaranya, *Indonesia dan Kemitraan Strategis dalam Hubungan Internasional*, Jakarta: Azza Grafika, 2013. Dapat dihubungi di alamat email: pptogin@yahoo.com.

Rizki Roza, S.IP, M.Si adalah Peneliti Muda bidang Masalah-masalah Hubungan Internasional pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Bekerja di Bidang Pengkajian sejak tanggal 8 Februari 2010. Pendidikan S1 Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, lulus tahun 2003. Kemudian melanjutkan pendidikan Magister pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional (Kajian Strategi dan Keamanan), Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Indonesia, Jakarta, lulus tahun 2007.

Simela Victor Muhamad, Drs, M.Si adalah Peneliti Madya bidang Masalah-masalah Hubungan Internasional pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Menyelesaikan pendidikan Sarjana (S1) di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Jurusan Hubungan Internasional, Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, pada 1986. Menyelesaikan pendidikan Pasca Sarjana (S2) Program Studi Kajian Wilayah Amerika, Universitas Indonesia, pada 1999. Aktif sebagai peneliti bidang Hubungan Internasional pada P3DI Sekretariat Jenderal DPR RI dan bertugas memberikan dukungan substansi yang terkait dengan masalah-masalah hubungan internasional kepada Anggota DPR RI baik untuk keperluan rapat-rapat kerja dengan Pemerintah, penerimaan tamu parlemen negara-negara sahabat, kunjungan muhibah, maupun untuk keperluan sidang-sidang internasional antarparlemen.

AGENDA POROS MARITIM DUNIA DAN PERUBAHAN LINGKUNGAN STRATEGIS

Perkembangan di abad ini mengungkapkan bahwa negara yang menguasai sumber kekuasaan (*source of power*) dapat muncul sebagai kekuatan besar baru yang turut mempengaruhi dunia. Konektivitas atau keterhubungan satu wilayah dan aktor dengan wilayah-wilayah dan para aktor lainnya, karenanya menjadi krusial. Kemampuan menyediakan infrastruktur dan fasilitas lainnya yang bersifat komplementer akan dapat mempersatukan seluruh elemen dan komponen yang ada dalam sebuah negara untuk muncul sebagai kekuatan besar di kawasan dan secara global. Sehingga, pembangunan infrastruktur yang optimal yang dapat menciptakan tol laut menjadi sangat penting. Akhirnya, posisi RI yang sangat strategis di antara dua benua dan dua samudera memaksa negara tersebut harus memberi perhatian utama (khusus) pada matra laut, jika ingin kuat, dan sebaliknya tidak ingin rawan dari berbagai ancaman, seperti kejahatan transnasional terorisme, narkoba, perdagangan orang, penyelundupan manusia, dan senjata, yang muncul dari wilayah perairan di dalam dan luar kawasan.

Poros Maritim Dunia pun muncul dan dikampanyekan sebagai kebijakan pemerintahan, dengan menjadikan sektor maritim sebagai pendulum, panduan, atau penentu, sekaligus tujuan pembangunan kabinet kerjanya. Dapat dikatakan, pencapaian sembilan agenda kerja pemerintahannya (*Nawacita*) terkait dengan implementasi pentingnya sektor maritim bagi RI, untuk mencapai tujuan negara, baik dalam jangka pendek, menengah, maupun panjang.



Diterbitkan oleh :
P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika



ISBN 978-602-1247-43-3



9 786021 247433