

BAB III

GEPOLITIK INDONESIA DAN KEMARITIMAN INTERNASIONAL

Geopolitik Indonesia dalam pergaulan dunia internasional sangat menguntungkan. Hal ini disebabkan oleh letak posisi wilayahnya yang berada diantara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Letak geografis Indonesia lebih besar wilayah perairan daripada wilayah darat. Oleh sebab itu, Indonesia disebut sebagai negara maritim yang kaya akan potensi sumberdaya kelautan. Secara terminologi maritim adalah segala sesuatu yang berkenaan dengan laut dan berhubungan dengan pelayaran serta perdagangan.³⁶ Istilah maritim juga sering disamakan dengan kata bahari yang memiliki makna 1) dahulu kala; kuna, 2) indah; elok, 3) mengenai laut.³⁷ Dengan demikian, sejarah maritim adalah studi tentang aktivitas manusia dimasa lampau yang berkaitan dengan aspek kemaritiman, khususnya pelayaran dan perdagangan.³⁸ Bangsa Indonesia atau dahulu kala disebut juga dengan Nusantara memiliki potensi besar dalam hal perdagangan dengan jalur laut (pelayaran). Sebut saja dua kerajaan di nusantara yang begitu digdaya kekuatannya, yakni Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit. Dua kerajaan ini menguasai Selat Malaka yang pada masa itu menjadi sentral dalam sistem pelayaran dan perdagangan antara China dan India. Sriwijaya dan Majapahit menggunakan kekuatan laut untuk meluaskan wilayah kekuasaan dan

³⁶ "Maritim," KBBI Online, diakses pada 8 Januari, 2019, <https://kbbi.web.id/maritim>.

³⁷ *Ibid.*, Bahari.

³⁸ Poelinggomang, E. L., *Makassar Abad XIX: Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), 1.

menguasai perdagangan nusantara.³⁹ Aktivitas pelayaran menggunakan kapal Phinisi yang mencerminkan tradisi, budaya dan kemajuan teknologi bangsa maritim, yaitu Nusantara.

Pada 671 M berdiri kerajaan Sriwijaya, menurut Muljana⁴⁰ Sriwijaya merupakan kerajaan bahari yang berdiri di pulau Sumatera dan banyak memberi pengaruh di nusantara, daerah kekuasaannya membentang dari Kamboja, Thailand Selatan, Semenanjung Malaya, Jawa Barat dan bahkan Jawa Tengah. Kerajaan Sriwijaya bertahan hingga 1183 M, pada masa jayanya Sriwijaya mengendalikan jalur perdagangan di Selat Malaka, Selat Sunda, Laut China Selatan, Laut Jawa dan Selat Karimata. Selat Malaka dan Selat Malaka merupakan dua pusat aktivitas ekonomi tersubuk pada masanya, Sriwijaya berperan sentral dan menjadi pemeran utama dalam sistem perdagangan yang dibangun antara India dan China. Sedangkan menurut Ricklefs⁴¹, Majapahit adalah kerajaan yang berpusat di Jawa Timur, berdiri sekitar tahun 1293 hingga 1500 M. Tak kalah besar dan digdaya dengan Kerajaan Sriwijaya, Majapahit mencapai puncak kejayaannya semasa dipimpin oleh Raja Hayam Wuruk.

3.1 Sumberdaya Kemaritiman Indonesia

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki potensi sumberdaya kemaritiman yang begitu besar. Sebagai negara yang mayoritas wilayahnya adalah perairan, maka dapat dipastikan bahwa

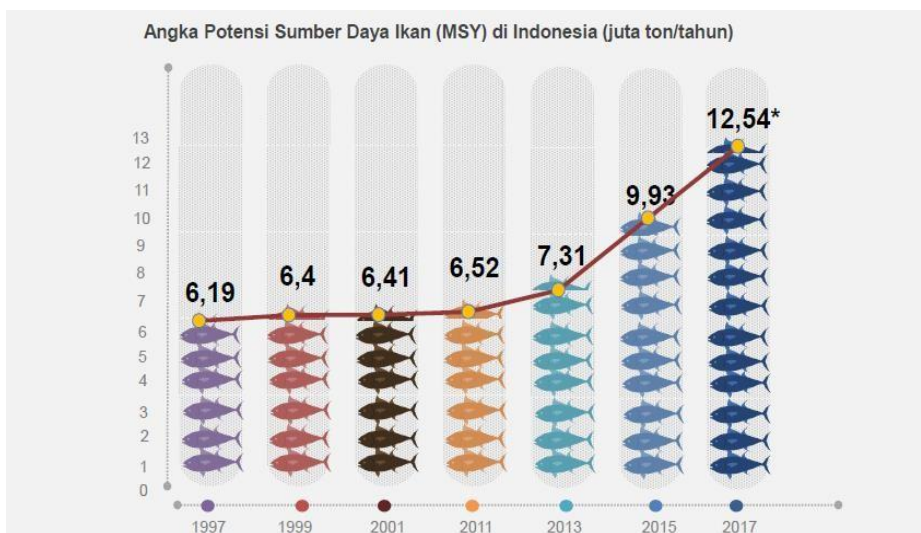
³⁹EdyPrasetyono, "Strategi Pertahanan Indonesia di Masa Depan," *Analisis CSIS* 37, no. 3 (2008): 347-361,

<https://archive.org/details/AnalisaTahunXXXV0000CSIS/page/348>.

⁴⁰Slamet Muljana dalam F. W. Stapel, *Sriwijaya* (Jakarta: LKiS, 2006), 64.

⁴¹Ricklefs, M. C., *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, trans. S. Wahono dkk (Jakarta: Serambi, 2005), 63.

potensi kelautan yang terkandung didalamnya harus dikelola dengan budaya maritim yang proporsional. Beberapa potensi kemaritiman tersebut adalah Perikanan, Minyak dan Gas Bumi dan Wisata Bahari. Potensi Perikanan bagi banyak negara merupakan sumber uang yang amat besar, seperti halnya yang dilakukan oleh Jepang. Masyarakat Indonesia khususnya nelayan memiliki tingkat kemakmuran dan kesejahteraan yang tinggi.

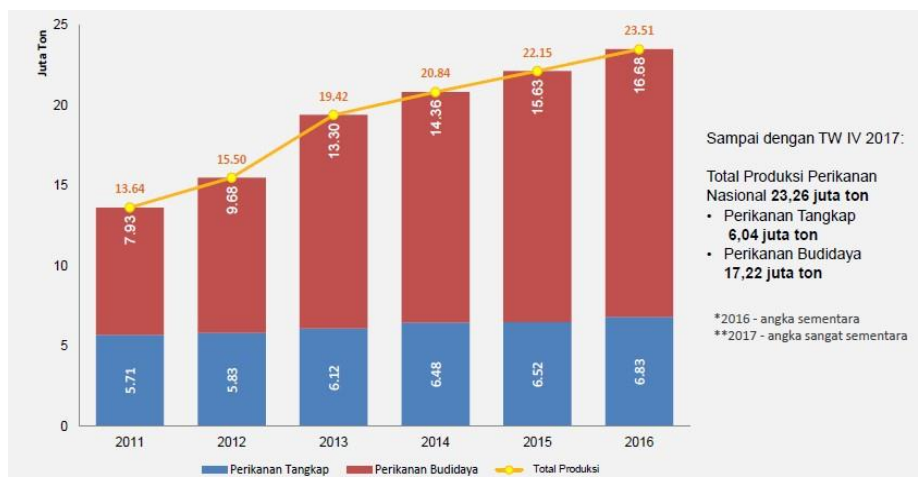


Gambar 3.1 Potensi Sumber Daya Ikan Indonesia⁴²

Dari data tersebut terlihat bahwa sumber daya ikan di laut Indonesia terus bertambah dari tahun ke tahun. Pada 1997 sumber daya ikan yang ada sekitar 6,19 juta ton/tahun, angkanya terus bertambah hingga 2017 meskipun tidak cukup signifikan. Namun antara tahun 2013 hingga 2017 angka kenaikannya cukup signifikan dari 7,31 jutaan ton/tahun menjadi 12,54 juta ton/tahun. Potensi yang ada tentu harus

⁴² "Produktivitas Perikanan Indonesia," Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, diakses pada 4 Januari, 2019, 8, <https://kkp.go.id/wp-content/uploads/2018/01/KKP-Dirjen-PDSPKP-FMB-Kominfo-19-Januari-2018.pdf>.

dijaga bahkan ditingkatkan agar supaya dapat dirasakan manfaatnya bagi masyarakat sekitar pantai khususnya dan masyarakat Indonesia pada umumnya. Jumlah sumber daya yang ada berdampak pada produksi seperti yang terlihat pada gambar berikut:

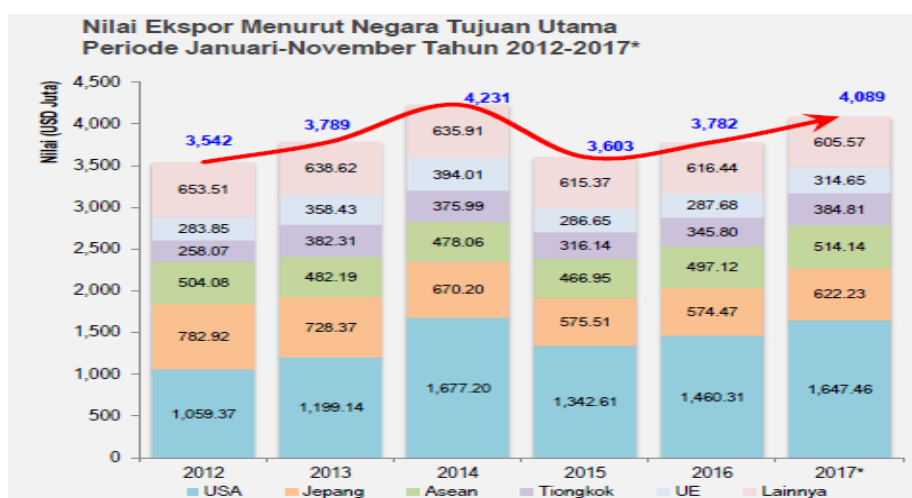


Gambar 3.2 Produksi Perikanan Indonesia⁴³

Dari data diatas dapat terlihat bahwa produksi perikanan nasional khususnya Perikanan Tangkap pada tahun 2011 hingga 2016 relatif stagnan, atau dapat juga dikatakan mengalami peningkatan maupun produksi namun tak cukup signifikan. Angka produksi terendah terjadi pada 2013 dengan jumlah 6,12 juta ton. Sedangkan angka produksi tertinggi terjadi pada 2016 dengan jumlah 6,83 juta ton. Angka produksi Perikanan Budidaya jauh lebih baik dibandingkan dengan angka produksi Perikanan Tangkap. Jika pada Perikanan Tangkap angkanya mengalami fluktuasi peningkatan maupun penurunan, namun pada Perikanan Budidaya justru selalu mengalami *trend* positif dari

⁴³Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, "Produktivitas Perikanan Indonesia."

tahun ke tahun. Sehingga total produksi perikanan nasional (Tangkap dan Budidaya) berada pada angka 23,26 juta ton pada 2017.

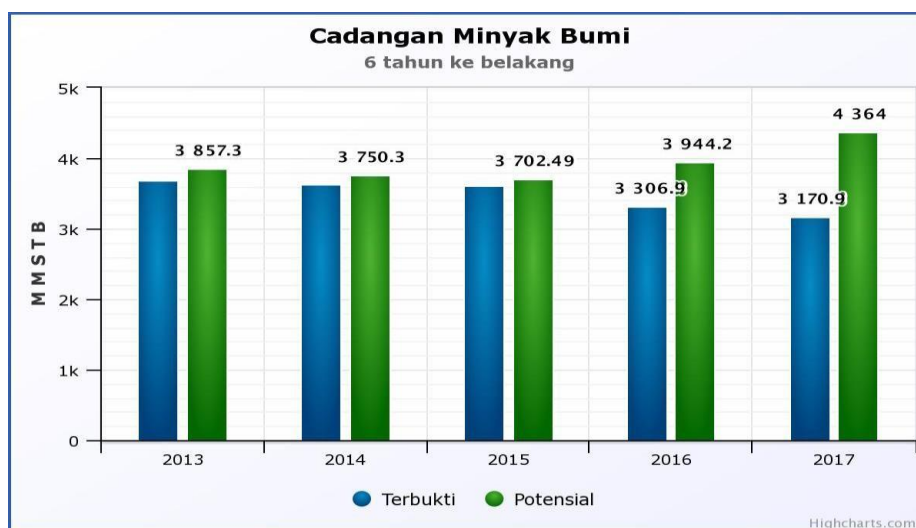


Gambar 3.3 Nilai Ekspor Menurut Negara Tujuan Utama⁴⁴

Tren nilai ekspor perikanan Indonesia ke negara negara tujuan utama yakni USA, Jepang, ASEAN, Tiongkok, UE dan lainnya sangatlah fluktuatif. Nilai ekspor tertinggi pada negara tujuan utama tersebut ialah pada tahun 2014 dengan angka USD4,231 juta. Sedangkan nilai terendah terjadi pada 2012 dengan angka USD3,542 juta. USA merupakan negara tujuan utama ekspor ikan Indonesia dengan angka terbesar berturut-turut dari 2012 hingga 2017. Nilai tertinggi terjadi pada 2014 yang berada pada angka USD1,677 juta, sedangkan angka terendah USD1,059 juta pada 2012. Negara tujuan utama ekspor ikan dengan nilai terendah selalu diduduki antara Tiongkok dan Uni Emirate Arab, dengan nilai antara 200 hingga USD300 juta.

⁴⁴KementerianKelautandanPerikananRI, "ProduktivitasPerikananIndonesia."

Disamping potensi kemaritiman (Perikanan) tersebut, Indonesia juga merupakan salah satu negara terbesar akan sumber daya mineralnya seperti minyak dan gas bumi. Oleh sebab itu, Indonesia tergabung dalam *The Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC)*. Sebuah organisasi yang memiliki kewenangan besar dalam mengelola perminyakan dunia. Sumberr minyak di Indonesia sebut saja seperti Freeport, Blok Cepu, Mahakam, Natuna dan masih banyak lagi. Berikut gambar potensi minyak dan gas bumi Indonesia.



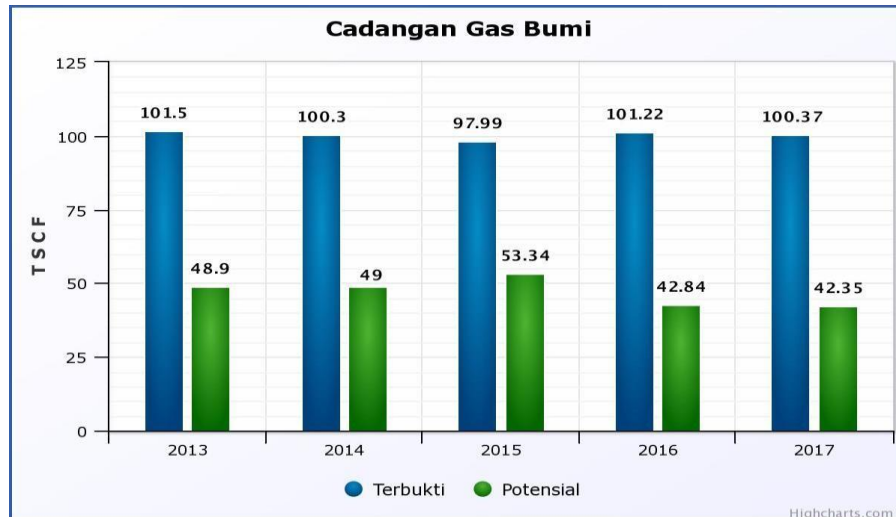
Gambar 3.4 Cadangan Minyak Bumi Indonesia⁴⁵

Data tersebut diatas menunjukkan potensi minyak bumi di Indonesia, yang selanjutnya dikategorikan menjadi dua bagian, yaitu Terbukti dan Potensial. Howes (2000) menyatakan bahwa wilayah Indonesia dari semua data yang ada diketahui volume minyak dan gas yang akan ditemukan masih berpotensi besar, baik di daratan maupun laut. Pada 2013, Indonesia memiliki cadangan minyak bumi dengan

⁴⁵ "Cadangan Minyak Bumi," Kementerian ESDM RI, diakses pada 25 Januari, 2019, <http://statistik.migas.esdm.go.id/index.php?r=cadanganMinyakBumi/index>.

angka terbesar pada kategori Terbukti yaitu 3.692,50 juta Barrels. Sedangkan angka terendahnya yaitu 3.170,90 juta Barrels pada 2017. Cadangan minyak bumi kategori Potensial dengan angka terbesar ialah pada tahun 2017 dengan angka 4.364,00 juta Barrels. Angka terkecilnya 3.702,49 juta Barrels terjadi pada tahun 2105.

Selain cadangan minyak bumi, Indonesia juga merupakan negara yang memiliki kekuatan akan gas bumi yang begitu besar. Cadangan gas bumi tersebar dari ujung timur hingga ujung barat diseluruh kawasan nusantara. Potensi yang ada tentu harus dikelola dan dimanfaatkan untuk kepentingan nasional, memakmurkan dan mensejahterakan rakyat. Tujuan ini dapat dilaksanakan langsung oleh Pemerintah Pusat ataupun melalui Pemerintah Daerah. Tahun 2013 hingga 2017 berturut-turut cadangan gas bumi yang bersifat Terbukti berada dikisaran angka 100 triliun standard cubic feet (TSCF). Angka tertinggi berada pada tahun 2017 dengan 101.5 TSCF, sedangkan terendah diangka 97.99 TSCF pada 2015. Jika pada 2015 cadangan gas bumi yang bersifat Terbukti berada pada titik terendah, justru pada tahun yang sama cadangan gas bumi bersifat Potensial berada pada titik tertinggi, dengan angka 53.34 TSCF. Begitupula yang terjadi pada 2017, cadangan gas bumi sifat Terbukti dilevel tertinggi, sifat Potensial berada dilevel terendah 43.35 TSCF.



Gambar 3.5 Cadangan Gas Bumi Indonesia⁴⁶

Selain potensi minyak dan gas bumi, Indonesia sebagai negara yang wilayah lautnya lebih luas daripada daratan maka dapat dipastikan memiliki spot atau tempat tempat wisata laut begitu banyak. Pariwisata berbasis kelautan di Indonesia merupakan salah satu yang terbaik di dunia, lokasinya tersebar diseluruh kawasan nusantara. Sebut saja Raja Ampat di Papua, Bali, Danau Toba dan masih banyak lagi. Pemerintahan Jokowi melalui Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif juga merumuskan sepuluh destinasi wisata baru atau disebut 10 Bali Baru Indonesia. Sepuluh Bali Baru merupakan destinasi wisata prioritas atau utama. Dari sepuluh (10) destinasi wisata tersebut, delapan (8) diantaranya adalah wisata yang berbasis pada kelautan, yaitu Tanjung Kelayang, Danau Toba, Tanjung Lesung, Pulau Seribu, Pulau Mandalika, Pulau Komodo, Pulau Morotai dan Wakatobi. Sedangkan dua (2) lainnya yakni Kawasan Tengger Bromo dan Borobudur berbasis

⁴⁶ "Cadangan Gas Bumi," Kementerian ESDM RI, diakses pada 25 Januari, 2019, <http://statistik.migas.esdm.go.id/index.php?r=cadanganGasBumi/index>.

di daratan. Potensi wisata laut tersebar dari ujung barat hingga ujung timur wilayah nusantara. Hal ini menunjukkan bahwa begitu besar potensi pariwisata Indonesia sebagai negara maritim atau kelautan. Apabila dapat dioptimalkan, maka kawasan kawasan ini dapat menambah devisa negara dan memberikan nilai tambah ekonomi bagi masyarakat.



Gambar 3.6 Sepuluh Bali Baru⁴⁷

3.2 Konektivitas Maritim

Dalam rangka membangun negara sebagai poros maritim dunia aspek transportasi laut menjadi hal yang vital. Transportasi laut dipandang lebih murah karena dapat menekan biaya produksi. Dalam hal pengembangan transportasi laut, maka Pemerintah banyak membangun Tol Laut dan Pelabuhan. Tol Laut adalah konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari timur hingga barat Indonesia.

⁴⁷ "Sepuluh Bali Baru," Kementerian Pariwisata RI, diakses pada 22 Januari, 2019, <http://halo.kemenpar.go.id/main>.



Gambar 3.7 Elemen Tol Laut⁴⁸

Elemen Tol Laut seperti Pelabuhanm Inland Akses, Pelayaran dan Shipping Industri tersebut dimaksudkan untuk memperlancar dan mempercepat arus produksi dari satu tempat ketempat yang lain. Pelabuhan yang handal dan modern sangat dibutuhkan di era industri 4.0 seperti sekarang ini. Pelabuhan pelabuhan modern ini digunakan untuk tempat bersandar kapal kapal besar yang mengangkut barang produksi lokal bahkan internasional, atau sekedar untuk transit kapal kapal dari luar negeri. Dengan Pelabuhan yang modern maka akan berdampak pada proses bongkar muat yang cepat dan efektif. Pemanfaatan laut sebagai jalur transportasi dengan industri perkapalan adalah seperti dua sisi mata uang logam yang saling memberikan pengaruh positif bagi perekonomian suatu negara. Industri Perkapalan di Indonesia segera berbenah untuk menyambut dan mendukung visi negara maritim. Percepatan produksi yang dilakukan dengan membangun titik titik

⁴⁸ "Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasi 2015," BAPPENAS, diakses pada 22 Januari, 2019, 26, <https://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf>.

sentral, maka sektor ekonomi Indonesia baik yang bersifat mikro maupun makro akan mengalami *trend* positif atau berkembang dengan pesat. Pada akhirnya berdampak pada kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat. Untuk mewujudkan itu semua maka Pemerintah dibawah kepemimpinan Presiden Jokowi merumuskan Skenario Dasar Tol Laut yang disesuaikan dengan konstruk geografis kelautan Indonesia, seperti yang tergambar sebagai berikut:



Gambar 3.8 Skenario Dasar Tol Laut⁴⁹

Konsep Dasar Tol Laut ini akan menghubungkan proses produksi dari ujung barat hingga ujung timur dan bagian utara serta selatan kawasan nusantara. Disamping mewujudkan konektivitas alur produksi barang, skenario ini juga berfungsi sebagai layanan angkutan penumpang. Dalam skenario tersebut, terdapat pelabuhan pelabuhan

⁴⁹ BAPPENAS, "Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasi 2015."

utama sebagai titik sentral atau alur utama Tol Laut seperti Pelabuhan Belawan di Medan Sumatera Utara, Tanjung Priok Jakarta, Tanjung Perak Surabaya, Pelabuhan Makassar Sulawesi Selatan, Pelabuhan Bitung dan Bintuni di ujung timur Indonesia. Disamping dengan adanya rumusan konsep dasar tol laut tersebut, pemerintah juga merumuskan Jalur Utama Tol Laut sebagai arus pokok lalu lintas perdagangan yang dilalui kapal kapal besar. Dengan menggunakan Jalur Utama Tol Laut tersebut, maka angkutan komoditi seperti hasil pertanian, komoditi bahan baku maupun komoditi barang jadi akan efisien ke tangan para konsumen.



Gambar 3.9 Jalur Utama Tol Laut⁵⁰

Selain lebih efektif dan efisien, proyek pembangunan berbagai infrastruktur ini dapat menekan biaya produksi, sehingga harga barang dapat lebih terjangkau dan merata antara satu daerah dengan daerah lainnya. Dalam rangka mendukung mega konsep Tol Laut, maka dibangun pula pelabuhan pelabuhan strategis di Indonesia. Terdapat 24 pelabuhan sebagai penyokong kebijakan Pemerintahan Jokowi sebagai

⁵⁰ BAPPENAS, "Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasi 2015."

visi poros maritim dunia. Dalam rangka mewujudkan negara poros maritim maka sudah sepatutnya memiliki infrastruktur yang modern, salah satunya pelabuhan. Pelabuhan pelabuhan strategis ini berjumlah 24 titik yang berfungsi untuk mendukung gagasan Tol Laut. Pelabuhan tersebut dikategorikan menjadi dua bagian, yakni Pelabuhan Hub dan Pelabuhan *Feeder*.



Gambar 3.10 Pelabuhan Strategis Pendukung Tol Laut⁵¹

3.3 Strategi Maritim

Dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia tentu diperlukan strategi yang komprehensif dan terukur dari seluruh *stakeholder*. Aktor aktor yang dimaksud berasal dari Kementerian dan Lembaga. Disamping aktor dari internal pemerintahan tersebut, tentu juga diperlukan sinergi, kerjasama dan kolaborasi dari pihak swasta. Visi Poros Maritim pertama kali dicanangkan oleh

⁵¹ BAPPENAS, "Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasi 2015."

Presiden Jokowi pada pidato Sidang MPR 20 Oktober 2014. Indonesia sebagai negara maritim sebenarnya sudah memiliki payung hukum yang tertuang pada Undang undang nomor 17/2007 tentang RPJPN 2005- 2025. Ditegaskan dalam misi ke-7 untuk Mewujudkan Indonesia Menjadi Negara Kepulauan yang Mandiri, Maju, Kuat dan Berbasis Kepentingan Nasional, dengan arah pembangunan nasional sebagai berikut:

1. Membangkitkan wawasan dan budaya bahar
2. Meningkatkan dan menguatkan peran SDM di bidang kelautan
3. Menetapkan wilayah NKRI, aset dan hal hal terkait didalamnya termasuk kewajiban yang telah digariskan oleh hukum laut UNCLOS 1982
4. Melakukan pengamanan wilayah kedaulatan yurisdiksi dan aset NKRI
5. Mengembangkan industri kelautan secara sinergi, optimal dan berkelanjutan
6. Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut
7. Meningkatkan kesejahteraan keluarga miskin di kawasan pesisir.

Untuk mengembangkan sektor kelautan dan mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia, maka Presiden Jokowi merumuskan gagasan yang disebut sebagai lima (5) pilar Poros Maritim Dunia:

1. Budaya Maritim: Indonesia telah lama memunggungi lautan seakan bangsa ini lupa bahwa jatidiri kita adalah maritim. Oleh sebab itu, perlu untuk menumbuhkan kembali tradisi dan budaya sebagai negara yang berbasis pada kelautan melalui redefinisi identitas nasional.

2. Ekonomi Maritim: Sektor maritim adalah masa depan peradaban kita, karena terdapat begitu banyak potensi dan sumber daya kelautan nusantara yang perlu dijaga dan dimanfaatkan untuk meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia.
3. Konektivitas Maritim: Tidak ada negara maju yang tidak memiliki infrastruktur yang baik. Jaringan infrastruktur adalah salah satu syarat utama menuju negara besar dan maju. Sebagai negara kepulauan maka dibutuhkan konektivitas yang memadai untuk dapat menghubungkan daerah satu dengan daerah lain.
4. Diplomasi Maritim: Diplomasi merupakan *soft communication* yang digunakan untuk menjaga hubungan baik antar negara. Model diplomasi ini lebih menguntungkan bagi kedua belah pihak.
5. Keamanan Maritim: Untuk mewujudkan keamanan yang terkendali maka dibutuhkan sistem keamanan negara yang kuat.

Dibutuhkan lompatan besar atau transformasi yang radikal untuk mewujudkan gagasan-gagasan besar tersebut. Maka dirumuskan pula transformasi cara pandang/paradigma bahwa laut kita adalah masa depan Indonesia. Hal tersebut adalah wajar dilakukan mengingat potensi sumber daya laut yang besar seperti minyak dan gas bumi, perikanan dan pariwisata. Namun demikian, perlu didukung oleh aspek sumber daya manusia yang mumpuni.

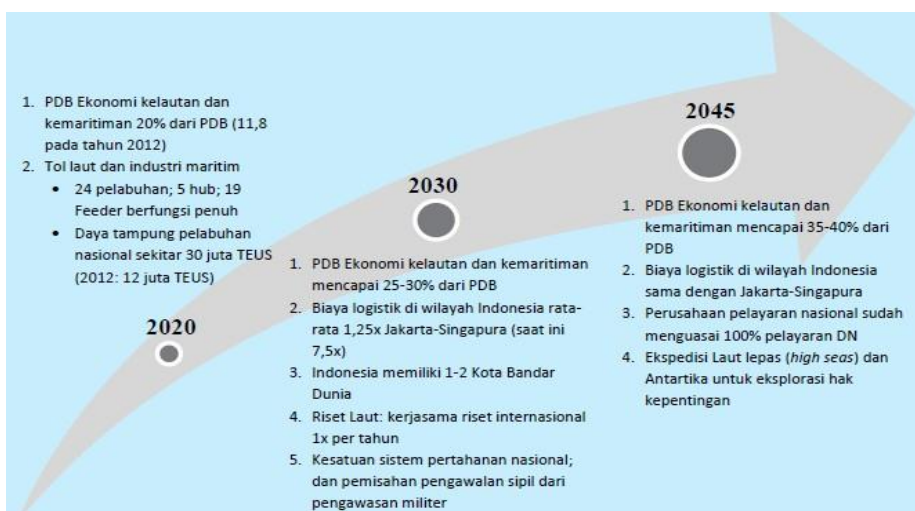


Gambar 3.11 Komponen Transformasi Menuju PMD⁵²

Gagasan menjadi poros maritim dunia merupakan sebuah *road map* atau visi jangka panjang. Tolok ukurnya adalah meningkatnya perekonomian Indonesia. PDB dari sektor kelautan meningkat dari tahun ke tahun hingga 25-30% pada 2030 dan 35-40% pada 2045. Biaya logistik yang terjangkau untuk seluruh kawasan nusantara. Infrastruktur yang terbangun secara modern seperti Tol Laut dan Pelabuhan yang tersebar merata dari ujung barat hingga ujung timur Indonesia. Setelah rancangan strategis dirumuskan, maka perlu disusun langkah langkah yang bersifat teknis sebagai pedoman perjalanan pembangunan dilapangan. Berikut ini adalah merupakan kerangka untuk memulai

⁵² "Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia Sebagai Poros Maritim," BAPPENAS, diakses pada 22 Januari, 2019, 10, https://www.bappenas.go.id/files/8514/6217/9185/Ringkasan_Laporan_Akhir_Poros_Maritim_Final_31032016.pdf.

pembangunan negara Indonesia menjadi poros maritim dunia yang sudah dicanangkan oleh Pemerintah.

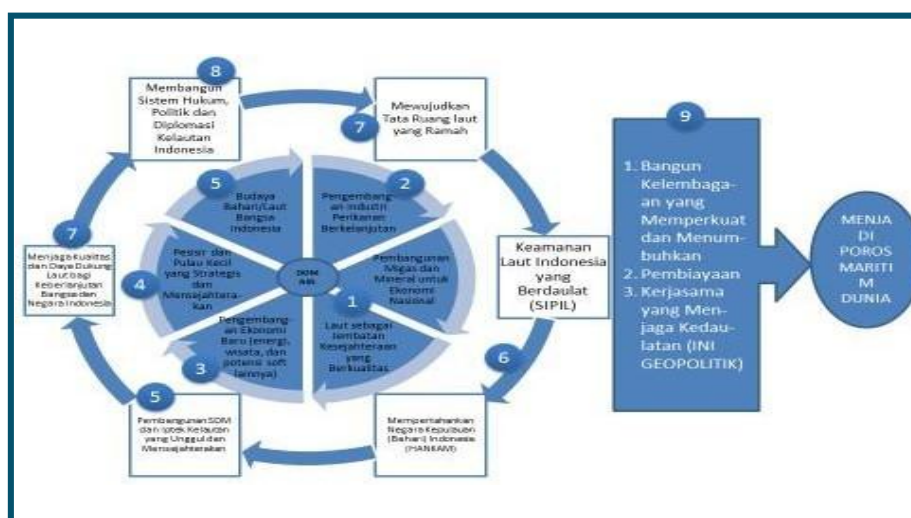


Gambar 3.12 Roadmap Menuju Poros Maritim⁵³

Elemen utama dalam pembangunan Indonesia sebagai poros maritim adalah sistem kelautan yang berkelanjutan. Pemanfaatan tersebut melalui sektor Migas dan Mineral yang terkandung dalam laut nusantara. Sektor ini merupakan salah satu yang sangat potensial untuk menghasilkan pundi pundi keuangan negara. Seperti data yang telah dirilis oleh Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral bahwa Indonesia adalah salah satu negara dengan keunggulan sumber daya energi. Selain pada sektor energi, terdapat pula sektor pariwisata dan perikanan yang tidak kalah berpotensi. Untuk memanfaatkan itu semua maka elemen sumber daya manusia adalah kunci untuk mengeksplorasi sumber daya alam yang ada. Seluruh potensi yang ada tentu harus

⁵³ BAPPENAS, "Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia Sebagai Poros Maritim."

didukung dengan sistem kelembagaan yang baik, seperti sistem politik, hukum dan keamanan. Hal ini dimaksudkan untuk menjaga kondusifitas kawasan. Dengan keamanan yang kondusif, maka akan mudah untuk mendatangkan investasi. Karena sudah barang tentu pembangunan besar besaran ini membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Kerjasama antar kawasan sangat dibutuhkan dengan mengutamakan kepentingan nasional diatas segala galanya. Setidaknya elemen elemen inilah yang saat ini dibutuhkan pemerintahan Jokowi dalam rangka mewujudkan visi besar negara sebagai poros maritim dunia.



Gambar 3.13 Kerangka Pembangunan PMD⁵⁴

3.4 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

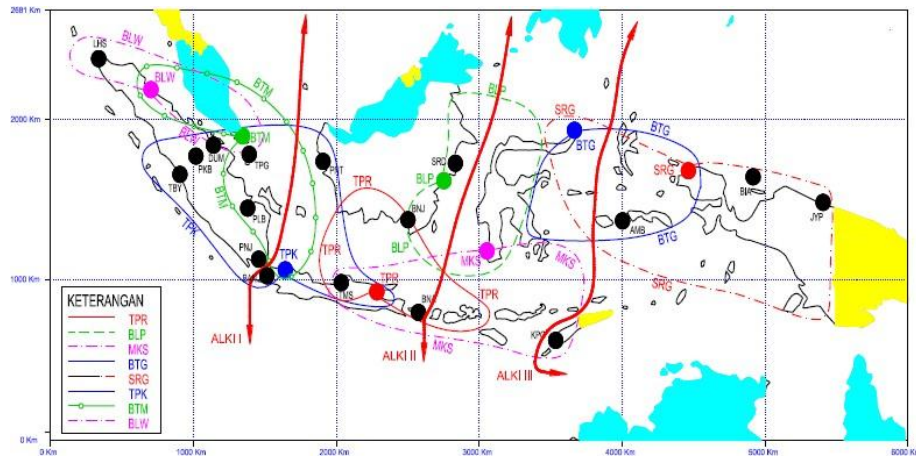
Indonesia memiliki posisi yang sangat strategis secara geopolitik karena terletak tepat ditengah tengah kawasan Asia Pasifik. Letak geografisnya diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik menjadikan Indonesia dapat memainkan peran sentral pengatur laut

⁵⁴ BAPPENAS, "Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia Sebagai Poros Maritim."

kawasan. Pasal 47 dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* menyatakan negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan dimana aturan ini juga sudah ditransformasikan dalam Undang Undang Nomor 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia. Peraturan tersebut disusul dengan PP No. 27 tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan. Presiden RI pada 2002 menyempurnakan dengan PP No. 38 tentang daftar koordinat geografis titik-titik garis pangkal kepulauan Indonesia. Undang Undang yang telah dirumuskan oleh Pemerintah tersebut tentu mengukuhkan posisi Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Undang Undang No.6 tahun 1996 memberikan definisi tentang ALKI diantaranya, 1) Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau pulau lain, 2) Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau dan perairan diantara pulau pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratny sehingga pulau pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara geografis dianggap demikian, 3) Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman, 4) Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing diatas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau diatas perairan kepulauan dan teritorial

yang berdampak antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.⁵⁵



Gambar 3.14 Alur Laut Kepulauan Indonesia⁵⁶

Peta diatas menggambarkan terdapat tiga jalur ALKI yang juga telah disepakati oleh *International Maritime Organization*. Pada ALKI I terdiri dari Selat Sunda Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut China Selatan. Sedangkan pada ALKI II meliputi Selat Lombok, Selat Makassar dan Laut Sulawesi. Bagian terakhir adalah ALKI III yang didalamnya terdapat Laut Awu, Selat Ombai-Wetar, Laut Banda, Laut Seram, Laut Maluku, Laut Timor, Selat Leti dan Laut Arafuru. Laut di Indonesia sejatinya merupakan laut tersibuk didunia karena terlampau strategis secara geografis. Menurut sumber dari *Review of Maritime Transport* tahun 2008 yang diterbitkan oleh *The United Nation*

⁵⁵ Undang-Undang No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia Pasal 1 ayat (1)(3) (8) dan Pasal 3 ayat (3).

⁵⁶ "Alur Laut Kepulauan Indonesia," Badan Informasi Geospasial RI, diakses pada 21 Januari, 2019, <http://www.big.go.id/artikel/show/peta-negara-kesatuan-republik-indonesia>.

Conference on Trade and Development, perdagangan melalui jalur laut akan mengalami peningkatan sebesar 44% pada 2020 dan akan mencapai dua kali lipat pada 2031.⁵⁷ Melihat begitu strategis dan potensinya yang begitu besar, maka kawasan ini juga rawan konflik atas kepentingan negara-negara besar. Pelanggaran lalu lintas kapal pelayaran, perdagangan dan pencari ikan acap kali terjadi. Bahkan yang lebih ekstrim lagi adalah kejahatan trans-nasional seperti *human-trafficking*, penjualan senjata ilegal dan penjualan obat-obatan terlarang (narkoba) bahkan terorisme. Selain itu, konflik antar negara pada isu perebutan wilayah juga masih terjadi, seperti halnya Laut China Selatan. Persoalan-persoalan keamanan tersebut tidak dapat ditanggulangi oleh satu negara, namun diperlukan kerjasama yang masif antar negara agar terwujud kawasan yang kondusif dan memberikan kebermanfaatan bagi semua.

3.5 Indonesia Dalam Pusaran Kekuatan Negara Adidaya

Indonesia dibawah Pemerintahan Jokowi dengan visi Poros Maritim menjadi pusat perhatian dunia. Dalam berbagai kesempatan di forum-forum internasional Presiden Jokowi selalu mengkampanyekan sebagai poros maritim dunia. Seperti yang ia lakukan pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur di Myanmar, Sidang IMO di London, Pembukaan Our Ocean Conference (OOC) dan masih banyak lagi. Negara-negara besar kini menjadikan Indonesia sebagai salah satu prioritas “pengawasan”. Kondisi seperti ini bisa menjadi keuntungan atau bahkan menjadi kerugian bagi Indonesia. Hal ini tergantung

⁵⁷ “Review of Maritime Transport,” The United Nations Conference on Trade and Development, diakses pada 21 Januari, 2019, https://unctad.org/en/Docs/rmt2008_en.pdf.

bagaimana Pemerintahan Jokowi mensikapi dengan menyiapkan strategi dan taktik handal.

Konsep poros maritim yang dilontarkan Presiden Jokowi sebenarnya merupakan sebuah sikap tanggapan atau respon terhadap gagasan serupa yang sudah terlebih dahulu disampaikan oleh para pemimpin negara maju. Perdana Menteri Jepang Shinzo Abe pada 2007 menyampaikan pidato didepan Parlemen India dengan judul "*Confluence of the Two Seas*" yang memperkenalkan pertama kali istilah Indo-Pasifik, yaitu kawasan laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik bagian Barat dan Tengah serta perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudera tersebut. Pada 2011 Presiden Amerika Serikat Barack Obama menetapkan sebuah kebijakan yang disebut dengan "*Pivot to the Pacific*" atau "*Rebalancing Toward Asia*". Kebijakan tersebut merupakan sebuah respon atas bangkitnya kekuatan ekonomi Tiongkok dan mulai menghegemoni kawasan Asia Pasifik. Bentuk dari kebijakan Obama ini adalah memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer AS, kebijakan luar negeri dan kebijakan ekonomi. Persaingan dikawasan Asia Pasifik semakin memanas ketika Presiden Tiongkok Xi Jinping mencanangkan visi Jalur Sutra Maritim atau *Maritime Silk Road* abad 21. Konsep ini disampaikan didepan Parlemen Indonesia pada 2013. Fokus utama pada kebijakan Jalur Sutra Maritim Xi Jinping ini adalah pembangunan prasarana transportasi laut dari Tiongkok melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa dan Afrika. Bahkan, Tiongkok telah menyiapkan dana sebesar \$40 Milyar untuk mewujudkan gagasannya tersebut. Sebagai negara yang berada pada titik sentral secara geografis, Indonesia harus dapat memainkan perannya bila tidak ingin menjadi penonton atau bahkan tergilas perang gagasan yang dilakukan oleh

negara negara adidaya tersebut. Karena persaingan politik dipentas internasional akan terus terjadi, maka kebijakan untuk mengutamakan kepentingan nasional diatas segalanya adalah prioritas yang harus diberikan kepada rakyat.

3.6 Kemaritiman Internasional

Dalam persoalan laut internasional terdapat dua konsepsi utama mengenai hal ini, yaitu *Res nullius* dan *Res communis*. Dua konsepsi ini memiliki pengertian yang saling bertolak belakang. *Res nullius* bermakna bahwa laut sebagai ranah tak bertuan atau kawasan yang tak ada pemiliknya, sehingga laut dapat diambil atau dimiliki oleh masing masing negara. Sedang *Res communis* bermakna bahwa laut adalah milik masyarakat dunia, sehingga tidak dapat diambil atau dimiliki secara individu oleh negara. Sebagai milik bersama, maka laut harus digunakan untuk kepentingan semua negara dan pemanfaatannya terbuka bagi semua. Seiring berjalannya waktu, terjadi berbagai macam konflik/sengketa atas wilayah laut tersebut oleh banyak negara. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, maka diselenggarakan berbagai macam konferensi hukum laut untuk mencari solusi.

a. Konferensi Kodifikasi Den Haag 1930

Poin penting berkenaan dengan masalah hukum internasional dalam konferensi ini adalah pembahasan mengenai wilayah perairan (*territorial water*). Dalam penyelenggaraannya, konferensi Den Haag belum mampu merumuskan ketentuan tentang lebar laut teritorial (laut wilayah). Meski demikian, sudah ada beberapa putusan yang menjadai ketentuan hukum dalam pertemuan ini, yaitu 1) Wilayah negara yang meliputi jalur laut disebut Laut Teritorial, 2) Hak lintas damai, 3)

Yurisdiksi kriminal dan sipil atas kapal kapal asing, 4) Pengejaran seketika (*hot pursuit*) bila melanggar sesudah Perang Duna II.

b. Deklarasi Djuanda 1957

Dalam perkembangan dan dinamika kelautan internasional negara Indonesia tidak tinggal diam untuk menyikapi hal tersebut. Indonesia yang notabene negara kepulauan (nusantara) dengan wilayah laut lebih luas daripada daratan tentu berkepentingan dalam dinamika ini. Maka pada 1957, satu tahun sebelum penyelenggaraan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) I oleh PBB, Indonesia merumuskan poin poin penting mengenai wilayah kelautan yang dikenal sebagai Deklarasi Djuanda. Terdapat empat poin pokok dalam deklarasi ini, yaitu 1) Seluruh kepulauan Indonesia merupakan satu kesatuan dan laut antara pulau pulau Indonesia dianggap perairan pedalaman. 2) Lalu lintas damai bagi kapal asing dimungkinkan di perairan pedalaman (hak lintas damai=*right of innocent passage*), asal tidak berhenti, membuang jangkar, membuang limbah, mondar mandir. 3) Lebar laut wilayah Indonesia adalah 12 mil laut. 4) Penentuan lebar laut wilayah diukur dari garis yang menghubungkan titik pulau pulau terluar (Laut wilayah laut yang terletak sebelah luar pulau-Laut perairan pedalaman adalah laut yang terletak sebelah dalam pulau pulau).

c. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) I

Setelah perdebatan panjang tentang perebutan atau sengketa wilayah maritim oleh berbagai negara, maka Perserikatan Bangsa Bangsa (dulu masih bernama Liga Bangsa Bangsa) pada 1958 menyelenggarakan konferensi hukum laut untuk pertama kalinya. Konferensi ini menghasilkan empat buah konvensi, yaitu 1) Konvensi tentang laut teritorial dan jalur tambahan belum ada kesepakatan dan disusulkan untuk dilanjutkan pada UNCLOS II. 2) Konvensi tentang laut

lepas (kebebasan pelayaran, menangkap ikan, meletakkan kabel dibawah laut dan pipa, terbang diatas laut lepas). 3) Konvensi tentang perikanan dan perlindungan sumber sumber hayati di laut lepas. 4) Konvensi tentang landas kontinen.

d. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) II dan III

Pada 1960 PBB menyelenggarakan konferensi hukum laut yang kedua (UNCLOS II) dengan pokok bahasan Lebar Laut Teritorial dan Zona Tambahan Perikanan, namun dalam konferensi ini tidak menemukan kata sepakat atas pokok persoalan yang dibicarakan, sehingga diperlukan pertemuan selanjutnya. UNCLOS III digelar pada 1982, dalam pertemuan ini disepakati dua konvensi, yaitu Konvensi hukum laut 1982 merupakan puncak karya dari PBB tentang hukum laut, yang disetujui di Montego Bay, Jamaica (10 Desember 1982), ditandatangani oleh 119 negara. Dalam UNCLOS III tersebut juga terdapat 15 negara yang memiliki Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) besar yaitu: Amerika Serikat, Australia, Indonesia, New Zealand, Kanada, Uni Soviet, Jepang, Brazil, Mexico, Chili, Norwegia, India, Filipina, Portugal dan Republik Malagasi.

3.7 Keamanan dan Keselamatan Kemaritiman Internasional

Wilayah perairan atau kemaritiman dunia merupakan wilayah yang lebih luas dibandingkan dengan wilayah daratan. Wilayah maritim menyimpan begitu banyak sumberdaya alam, seperti sumberdaya perikanan, minyak dan gas bumi. Disamping itu, maritim/laut juga merupakan jalur transportasi orang maupun barang. Pemanfaatan laut sebagai jalur transportasi dipandang lebih efektif dan efisien. Meski demikian, wilayah ini juga menyimpan risiko yang tinggi, seperti

persoalan polusi laut, kecelakaan kerja dalam pelayaran. Oleh sebab itu, pada 1948 dibentuklah *International Maritime Organization* (IMO) yang berpusat di London Inggris untuk menanggulangi segala risiko tersebut. Dalam perjalanannya, *International Maritime Organization* telah banyak menyelenggarakan konvensi/pertemuan dengan menghasilkan rekomendasi dan tindakan konkrit dalam rangka menyelesaikan persoalan kelautan.

a. Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974/1978

Penyelenggaraan Safety of Life at Sea (Solus) pada tahun 1974 dan tahun 1978 merupakan bentuk atau reaksi atas terjadinya kecelakaan kapal RMS Titanic yang menggemparkan kemaritiman internasional. Konvensi ini fokus membahas tentang prosedur penyelamatan penumpang dan barang dalam pelayaran. Sejak pertama kali ditetapkan, Konvensi Internasional Solas telah mengalami beberapa perubahan atau amandemen. Pemerintah Indonesia juga turut meratifikasi hasil konvensi tersebut pada 1980 melalui keputusan Presiden Nomor 65 tahun 1980. Indonesia merasa penting untuk meratifikasi karena menyadari atas sumberdaya laut nasional yang dimiliki. Sehingga, regulasi tentang keamanan dan keselamatan maritim sangat penting untuk mendukung kebijakan maritim Indonesia.

b. International Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978

Konvensi ini bertujuan untuk menetapkan kualifikasi dan sertifikasi standard bagi Kapten, Perwira dan petugas/penjaga kapal niaga. Konvensi ini berskala internasional dan pertama kalinya diselenggarakan. Sebelumnya, pelatihan dan sertifikasi para Kapten, Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) hanya ditetapkan melalui pemerintah masing masing. Sehingga yang terjadi adalah perbedaan

kualitas kemampuan dan pengetahuan, pada akhirnya akan mempengaruhi keselamatan pelayaran internasional.

c. Marine Pollution (MARPOL)

Marpol lahir merupakan bentuk reaksi dan tanggapan atas digunakannya kapal kapal Tanker sebagai transportasi barang di laut lepas. Kapal kapal ini didorong oleh tenaga diesel yang pada akhirnya sangat buruk mempengaruhi kualitas laut. Hal ini disebabkan pembuangan limbah yang tidak dikontrol dengan baik. Pada 1973, diselenggarakan *International Convention on Marine Pollution* sebagai sikap dari berbagai negara untuk menanggulangi persoalan serius ini. Setiap negara diwajibkan untuk mengelola limbah dan pencemaran sebagai dampak dari proses produksi minyak lepas pantai tersebut.

d. The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs)

Seperti halnya jalur transportasi darat yang acapkali mengalami kecelakaan (tubrukan) antar kendaraan, jalur transportasi laut juga kerap kali mengalami hal demikian, yaitu kapal kapal angkut penumpang maupun barang mengalami kecelakaan (tubrukan). Oleh sebab itu, pada 1972 *International Maritime Organization* merumuskan peraturan untuk menanggulangi permasalahan tersebut. Dalam perjalanannya, COLREGs telah mengalami beberapa kali tahap penyempurnaan, terakhir adalah Resolusi A.1085.

e. Maritime Labour Convention (MLC) 2006

MLC merupakan sebuah konvensi yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization* (ILO) di Swiss pada 2006. MLC itu sendiri bertujuan untuk melindungi hak hak pelaut di seluruh dunia dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal

menyediakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi para pekerja. Dalam MLC 2006, terdapat lima (5) klausul yang menjadi topik bahasan, yaitu 1) Persyaratan Minimal Pelaut, 2) Kondisi Kerja, 3) Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makan dan Catering, 4) Perlindungan dan Perawatan Kesehatan, Kesejahteraan dan Perlindungan Keamanan Sosial, 5) Penerapan dan Pelaksanaan. Poin poin tersebut merupakan bentuk tanggungjawab, hak dan kewajiban bagi pengusaha dan pekerja memenuhi rasa keadilan.