

MEMBANGUN KEKUATAN NASIONAL DENGAN MEWUJUDKAN VISI POROS MARITIM DUNIA

BUILDING NATIONAL POWER BY ACTUALISING THE VISION OF WORLD MARITIME AXIS

Frandi Kuncoro¹

Universitas Pertahanan Indonesia
(frandikuncoro@gmail.com)

Abstrak – Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki potensi yang besar untuk menggunakan maritim sebagai kekuatan utamanya. Perubahan pemerintahan di Indonesia, telah mengantarkan Joko Widodo sebagai Presiden dan Poros Maritim Dunia menjadi jargon dari perubahan tersebut. Fokus utama pada pemerintahan saat ini bukan hanya *outward-looking* namun ingin menunjukkan kepada dunia, kekuatan yang dimiliki oleh Indonesia. Poros Maritim bukan hanya sebuah jargon namun merupakan agenda utama dalam perubahan yang ingin ditunjukkan oleh Joko Widodo yang fokus pada kekuatan maritim dan memperkuat diri melalui laut. Tujuan utama Poros Maritim Dunia adalah untuk menciptakan keamanan dan perdamaian serta stabilitas kawasan, tanggungjawab terhadap dunia dan tatanan global melalui penguatan kekuatan laut dan memperkuat kekuatan Indonesia dengan kekuatan maritim. Tantangan yang dihadapi pemerintah untuk mewujudkan visi tersebut akan sangat besar, namun jika pemerintah mampu menjadikan tantangan tersebut sebagai sebuah kesempatan, maka Poros Maritim Dunia akan benar-benar terwujud.

Kata Kunci: poros maritim, agenda utama, kekuatan maritim, kekuatan Indonesia

Abstract - *As an Archipelagic country, Indonesia is really potential to be the big country with maritime as a main power. The changing of administration in Indonesia, has delivered Joko Widodo as a President and World Maritime Axis is becoming the jargon of the changes. The focus is not only on outward-looking but now it is time to show the world the power of Indonesia. It is not just a jargon but it is the main agenda of the changes showed by Joko Widodo to focus on the maritime power and strengthening the country from the sea. The purposes of World Maritime Axis are creating peace and stability in region, responsibility of world and global order from the sea and strengthening the power of Indonesia from maritime power. Challenges will be faced by the government but it could turn to be a chance if the government could manage and handle it very well.*

Keywords: maritime axis, main agenda, maritime power, power of Indonesia

¹ Penulis merupakan mahasiswa Universitas Pertahanan yang mengambil jurusan Manajemen Pertahanan. Penulis aktif dan fokus dalam isu-isu yang berkaitan dengan perdamaian, keamanan dan stabilitas kawasan. Penulis juga merupakan Ketua Konferensi Mahasiswa se-Dunia National Model United Nations di Markas Besar PBB New York pada tahun 2012 dan 2014. Aktif berorganisasi dalam organisasi pemuda dan budaya, penulis merupakan finalis Putra Batik Nusantara 2014.

Pendahuluan

*“Thus, as a maritime country, Indonesia should assert itself as the World Maritime Axis. This position opens opportunities for Indonesia to develop regional and international cooperation for the prosperity of the people”.*²

Pernyataan di atas merupakan penggalan pidato Presiden Joko Widodo (Jokowi) ketika berkunjung ke Myanmar untuk menghadiri Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *East Asia Summit* (EAS) ke-9. Pada pidato tersebut, Presiden Jokowi mengungkapkan bahwa letak Indonesia sangat strategis karena berada diantara dua samudera yaitu Hindia dan Pasifik. Selain itu, Presiden Jokowi menegaskan bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yang menjamin perdamaian dan keamanan perdagangan dunia di kawasan tersebut.

Sebagai kepala negara, Presiden Jokowi mengatakan bahwa Indonesia wajib membangun kekuatan pertahanan maritim, yang bertujuan bukan hanya untuk mengamankan kekayaan dan kedaulatan maritim, namun juga bertanggungjawab untuk menjaga keselamatan navigasi dan keamanan maritim.³ Lebih lanjut, di sela-sela KTT EAS tersebut Presiden Joko Widodo juga mengatakan bahwa Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, memiliki kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa. Selain itu, Presiden Jokowi juga mengatakan bahwa agenda pembangunan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia memiliki lima pilar utama.

Kelima pilar tersebut antara lain, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim, diplomasi maritim yang

² R.A. Witular, “Presenting Maritime Doctrine”, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>, , 14 November 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

³ *Ibid.*

mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerjasama pada bidang kelautan serta Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.⁴

Menurut Presiden Jokowi, kelima pilar tersebut merupakan hal utama dan sangat diperlukan bukan hanya untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, namun juga sebagai bentuk tanggungjawab untuk menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Pengamat politik luar negeri CSIS, Rizal Sukma, membenarkan konsep Poros Maritim karena pertarungan sumber-sumber ekonomi bukan lagi di daratan melainkan di lautan, sehingga konsep Poros Maritim dianggap sebagai langkah tepat pemerintah untuk meningkatkan berbagai sektor termasuk ekonomi dan penguasaan maritim dunia.⁵

Pembahasan

Hukum Internasional yang berlaku saat ini menyampaikan bahwa Indonesia memiliki beberapa batasan wilayah, antara lain batas darat, batas udara, dan batas maritim yang terdiri dari *internal waters*, *archipelagic waters*, *archipelagic sea-lanes*, *territorial sea*, *contiguous zone*, zona ekonomi eksklusif, landas kontinen dan *district and provincial maritime zones*. Batasan tersebut digunakan untuk melindungi keamanan dan pertahanan Indonesia, serta melindungi seluruh sumber daya alam dan keanekaragaman hayati baik yang hidup maupun yang mati, yang terlindung di dalam kedaulatan, hak untuk berdaulat dan hak hukum yang ada di Indonesia.⁶

Batas udara Indonesia menurut Hukum Internasional adalah segala ruang udara yang berada di atas daratan, wilayah kepulauan hingga wilayah atas laut hingga mencapai luar angkasa. Hingga saat ini belum ada perjanjian internasional yang membahas hingga batas luar angkasa. Luas wilayah udara Indonesia hingga mencapai 5.000.000 km².

⁴ G. Aryani, "Di EAS, Jokowi Beberkan Lima Pilar Poros Maritim Dunia", lihat, Antara News, <http://www.antaranews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia>, 13 November 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

⁵ A. F. Pratama, "Gagas Poros Maritim Dunia, Jokowi Sadari Masa Depan Ada di Laut", lihat <http://www.tribunnews.com/bisnis/2014/07/04/gagas-poros-maritim-dunia-jokowi-sadari-masa-depan-ada-di-laut>, 4 Juli 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

⁶ H. Djalal, J. H. Ho, & S. Bateman, *Maritime Challenges and Priorities in Asia*, (London and New York: Routledge, 2012).

Namun permasalahan tersebut akan tetap muncul ketika masalah perbatasan laut dengan negara tetangga tidak terselesaikan.⁷

Batas darat Indonesia pada dasarnya ditentukan oleh Pemerintah Belanda (yang menjajah Indonesia), Pemerintah Inggris (yang menjajah Sarawak, Sabah dan Papua Nugini) serta Portugal (yang menjajah Timor Timur). Meskipun secara resmi persetujuan mengenai wilayah tersebut telah jelas diatas kertas, namun pada kenyataannya hal tersebut sangat sulit untuk ditentukan karena wilayah Indonesia yang meliputi sungai, gunung, hutan dan daerah daratan lain yang tidak rata. Oleh sebab itu, sangat penting bagi Indonesia dan negara-negara tetangga untuk bekerjasama dalam menentukan batas wilayah tersebut.

Indonesia memiliki batas laut yang terdiri dari *internal waters*, *archipelagic waters*, *territorial seas*, *exclusive economic zones (EEZ)*, dan *continental shelves*.⁸ Seiring dengan berkembangnya waktu, adanya otonomi daerah juga memberikan peran yang lebih besar kepada pemerintah daerah untuk memiliki *maritime zones of the districts and provinces*.

Menurut artikel 50 dari *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982, Indonesia memiliki hak untuk menentukan garis dalam laut yang berguna untuk membatasi *internal waters*. Namun hingga saat ini Indonesia belum menentukan batas *internal waters* di dalam wilayah laut kepulauan.

Indonesia *archipelagic waters* adalah wilayah laut yang mengelilingi garis dasar kepulauan, menggabungkan titik-titik pulau terluar dengan terumbu karang seperti yang tertuang di dalam Artikel 47 (1) di UNCLOS 1982. Koordinat untuk garis kepulauan dikeluarkan melalui peraturan Pemerintah No. 38 tahun 2002 dan peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1998. Namun kemudian direvisi melalui Hukum No.37/2008 di bawah aturan Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB). Revisi tersebut dilakukan karena keputusan dari Mahkamah Internasional mengenai Sipadan dan Ligitan yang berubah menjadi wilayah Malaysia serta lepasnya Timor Timur. Di dalam *archipelagic waters*, bukan hanya satu negara yang memiliki hak atas wilayah tersebut, namun negara lain juga memiliki hak untuk memperbaiki kabel dibawah air yang melintasi wilayah laut kepulauan tersebut dan

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

juga hak kepada nelayan lokal dari negara lain. Akan tetapi, hal tersebut harus sesuai dengan perjanjian antar negara, seperti perjanjian antara Indonesia dan Malaysia pada Februari 1982, yang berisi perlindungan terhadap nelayan Malaysia untuk mengambil ikan di sekitar kepulauan Anambas di Laut Cina Selatan.

Indonesia telah menentukan tiga wilayah *Archipelagic Sea-Lanes* atau yang disebut dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). ALKI I membentang dari Selat Karimata, Laut Jawa bagian Barat, dan Selat Sunda sebagai navigasi antara Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. ALKI II melewati Selat Moksar dan Selat Lombok sebagai navigasi antara Samudera Pasifik dan Laut Sulawesi ke Samudera Hindia. ALKI III dari Samudera Pasifik melintasi Laut Malaka, Laut Seram, dan Laut Banda, kemudian bercabang ke ALKI III A melewati Laut Sawu, ALKI III B melewati Laut Timor dan ALKI III C melewati Laut Arafura.

Territorial Sea atau wilayah laut juga dimiliki oleh Indonesia yaitu hingga 12 mil dari garis pantai yang mengelilingi kepulauan di Indonesia. Jika jarak air antara Indonesia dengan negara tetangga kurang dari 24 mil, maka batas tersebut ditentukan dengan perjanjian yang telah disepakati oleh Indonesia dengan negara-negara tersebut.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang dimiliki oleh Indonesia dan telah disepakati oleh UNCLOS yaitu sepanjang 200 mil dari garis pantai. Fungsi utama dari ZEE ini adalah hak kedaulatan yang bertujuan untuk mengeksploitasi, menggunakan, mengatur dan mengontrol sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. Indonesia hingga saat ini belum dapat menentukan ZEE dengan negara-negara ASEAN, karena beberapa negara ASEAN kurang tertarik dengan permasalahan tersebut dan landas kontinen juga dianggap sebagai ZEE oleh negara-negara tersebut. Akan tetapi Indonesia menolak pernyataan tersebut karena dua hal tersebut sangat berbeda satu dengan lainnya. Batas landas kontinen menggambarkan mengenai dasar laut dan area lapisan tanah yang bertujuan untuk melindungi minyak bumi, gas dan kandungan mineral lainnya. Sedangkan ZEE berguna untuk melindungi nelayan, penelitian tentang laut, perlindungan terhadap lingkungan hingga penentuan garis batas (200 mil). Belum jelasnya penentuan ZEE antara Indonesia dengan negara-negara ASEAN menjadi sebuah kesulitan tersendiri untuk mengatur dan melindungi sumber daya alam yang ada di laut. Selain itu juga banyaknya

kejahatan pencurian ikan di wilayah abu-abu juga turut menambah jumlah permasalahan karena belum ada kepastian akan ZEE tersebut.

Continent Shelf atau Landas Kontinen, Indonesia memiliki hak kedaulatan untuk mengatur dan menggunakan sumber daya alam yang terkandung di dalam landas kontinen, termasuk organisme yang menetap di dalam dasar laut, berbagai macam mineral, minyak, dan gas yang terkandung di dalamnya. Penentuan landas kontinen tersebut harus jelas karena berkaitan dengan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam yang terkandung di dalamnya.

Poros Maritim yang menjadi fokus utama di era pemerintahan Presiden Joko Widodo merupakan sebuah langkah awal yang cukup bagus dan berani mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan dan dikelilingi oleh perairan atau laut. Dalam pidato pertama Presiden Joko Widodo usai dilantik menjadi Presiden ke-7 RI, mengatakan bahwa sebagai bangsa, Indonesia punya martabat dan harga diri yang mampu untuk memberi sumbangan pada peradaban global. “Samudera, laut, selat, dan teluk adalah masa depan peradaban kita dan kita telah lama memunggungi laut, memunggungi samudera, selat dan teluk”.⁹

Banyak definisi mengenai poros maritim, Rizal Sukma, Direktur Eksekutif CSIS, memahami poros maritim sebagai tiga unsur, yaitu sebagai visi atau cita-cita, sebagai doktrin, dan sebagai bagian dari agenda pembangunan nasional.¹⁰ Sebagai visi atau cita-cita, poros maritim merupakan sebuah seruan besar untuk kembali ke jati diri bangsa Indonesia atau identitas nasional sebagai negara kepulauan yang diharapkan akan mewujudkan dalam bentuk Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu (*unity*), sejahtera (*prosperity*), dan berwibawa (*dignity*). Lalu sebagai sebuah doktrin yaitu memberi arahan mengenai tujuan bersama bahwa “Poros Maritim Dunia, Kekuatan di Antara Dua Samudra”. Hal ini menekankan pada realitas geografis, geostrategis, dan geoekonomi Indonesia di masa depan yang bergantung pada kekuatan maritim (*maritime power*). Yang terakhir yaitu sebagai bagian dari agenda pembangunan nasional yaitu

⁹ L. Rimadi & S. Alvin, “Poros Maritim”, dalam <http://news.liputan6.com/read/2121536/jokowi-kita-sudah-lama-memunggungi-laut-saatnya-kembali>, Oktober 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

¹⁰ Rizal Sukma, “Gagasan Poros Maritim”, dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>, 21 Agustus 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

menjadi gagasan operasional yang memuat sejumlah agenda konkrit yang ingin diwujudkan, seperti pembangunan tol laut untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, pembangunan pelabuhan, perbaikan transportasi laut, serta keamanan maritim.

Namun, di dalam mewujudkan visi sebagai Poros Maritim tersebut, Indonesia akan menghadapi tantangan, antara lain menjaga persatuan dan integritas nasional, mencegah pencurian ikan (*illegal fishing*), mencegah dan menindak dengan keras aksi penyelundupan dan kejahatan lainnya, penentuan batas darat dan laut dengan jelas, kejahatan lintas negara, hingga perdagangan narkoba.¹¹

Teori, Konsep dan Analisis

Tantangan yang akan dihadapi oleh pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi tersebut akan dapat menjadi sebuah kesempatan jika pemerintah mampu untuk menangani dan mengantisipasi setiap permasalahan tersebut. Di dalam manajemen, ada 7S McKinsey Model yaitu *shared values, strategy, styles, skills, structure, system, dan staff*.¹² Konsep ini akan digunakan untuk menganalisa serta membantu pemerintah dalam mewujudkan visi Poros Maritim. Elemen-elemen di dalam konsep tersebut antara lain:

1. *Strategy* merupakan sebuah rencana yang dilakukan oleh pemerintah atau organisasi dalam mewujudkan *goal* atau tujuan. Tujuannya adalah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.
2. *Structure* merupakan susunan di dalam sebuah pemerintahan atau organisasi. Di dalam hal ini adalah kementerian maupun departemen yang bertanggungjawab akan keberhasilan poros maritim.
3. *System* merupakan sebuah alur pikir dan dilaksanakan serta menjadi salah satu penentu keberhasilan dari tujuan tersebut. Dalam hal ini adalah alur pengerjaan serta tanggungjawab yang diberikan oleh pemerintah terhadap pihak-pihak yang berwenang, dimulai dari komunikasi hingga koordinasi serta kontrol dari pemimpin

¹¹ H. Djalal, J. H. Ho, & S. Bateman, *op.cit.*

¹² McKinsey 7S Framework (n.d.), dalam http://www.projectnavigator.com/downloads/mckinsey_approach.pdf, diunduh pada 23 Juli 2015.

sangat dibutuhkan untuk memastikan sistem berjalan sesuai dengan keinginan dari pemerintah atau organisasi.

4. *Skills* merupakan kemampuan atau kompetensi di dalam sebuah pemerintahan atau organisasi. Kemampuan ini dapat berbentuk kemampuan finansial, kemampuan pertahanan maupun kemampuan pemerintah Indonesia, TNI, TNI AL, TNI AU, dan TNI AD di dalam mempersiapkan diri untuk mewujudkan visi tersebut.
5. *Shared Values* merupakan nilai dari sebuah pemerintahan atau organisasi dalam mewujudkan tujuan. Nilai juga dapat berupa sebuah sikap yang menentukan keberhasilan dari sebuah pemerintah atau organisasi tersebut.
6. *Staff* atau pegawai juga merupakan kunci keberhasilan di dalam mewujudkan visi sebuah organisasi atau pemerintah. Elemen ini juga bisa diartikan sebagai kementerian atau departemen yang diberikan wewenang untuk mewujudkan visi tersebut. Dalam hal ini, pemberian wewenang harus sesuai atau terkait dengan kemampuan dan kompetensi dari kementerian tersebut, seperti contoh TNI AL, Kementerian Pertahanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan.
7. *Style* didefinisikan sebagai pemimpin. Di dalam konsep ini, pemimpin memiliki peran yang sangat besar untuk mewujudkan gol atau tujuan dari sebuah pemerintah atau organisasi. Pemimpin memiliki wewenang untuk mengarahkan serta memberikan motivasi kepada bawahan untuk dapat bertindak sesuai dengan keinginan dan tujuan dari pemerintah atau organisasi tersebut. Jika pemimpin mampu memberikan arahan yang jelas terhadap bawahannya serta mampu menjadikan dirinya sebagai contoh, maka tujuan akan lebih mudah dicapai.

Tujuh model McKinsey tersebut merupakan sebuah elemen di dalam manajemen untuk mempermudah dalam mewujudkan tujuan dari organisasi atau pemerintah. Di dalam konsep Poros Maritim, pemerintah Indonesia harus melakukan upaya ekstra untuk mewujudkannya.

Visi poros maritim dapat menjadi sebuah peluang dan tantangan bagi pemerintah Indonesia. Sebagai negara yang memiliki posisi strategis di dalam pelayaran dunia, Indonesia dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda,

Selat Lombok, dan Selat Makasar.¹³ Sebagai peluang dan tantangan, poros maritim terdiri dari beberapa aspek, antara lain pengembangan sumber daya manusia dan teknologi kelautan, pengembangan sektor ekonomi kelautan, pengelolaan sumber daya laut dan wilayah pesisir yang berkelanjutan, pembangunan sistem pertahanan dan keamanan berbasis geografi negara kepulauan dan pembangunan hukum maritim nasional.¹⁴

Pembangunan tol laut di seluruh Indonesia, terutama di kawasan Indonesia Timur, yang digagas oleh Presiden Joko Widodo merupakan salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia di dalam mewujudkan visi tersebut. Menurut Kepala Bappenas, gagasan mengenai tol laut yang diusung oleh Presiden Joko Widodo sudah beroperasi, namun pelayanan yang diberikan masih sebatas pelayaran jangka pendek dengan kapal-kapal kecil yang melayani beberapa daerah.¹⁵ Kawasan Indonesia Timur menjadi fokus utama dalam pembangunan tol laut. Hal tersebut disampaikan oleh Presiden Joko Widodo pada saat melakukan *teleconference* dengan Kepala Bappenas di Ambon pada Desember 2014 lalu. “Jalan tol laut sangat dibutuhkan di Indonesia timur, agar barang atau logistik dapat sampai di tempat tujuan tepat waktu. Tahun depan, akan langsung dimulai” kata Jokowi.¹⁶ Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa ada perbedaan yang sangat mencolok antara kawasan Timur dan Barat. Oleh sebab itu pembangunan tol laut di kawasan Timur menjadi prioritas utama pemerintah di masa mendatang, sehingga akan tercipta konektivitas di seluruh wilayah Indonesia.

Selain peluang, ada juga tantangan yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi poros maritim, yaitu kejahatan *illegal fishing*. Berdasarkan data dari *Food and Agricultural Organization* (FAO), kerugian yang dialami Indonesia setiap tahunnya mencapai angka Rp 3 Triliun akibat *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan asing di perairan Indonesia.¹⁷ Belum adanya aturan hukum yang kuat dan tegas membuat

¹³ B. Limbong, *Poros Maritim*, (Jakarta: PT. Dharma Karsa Utama, 2015).

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ F. Ariyanti, “Tol Laut Jokowi Sudah Beroperasi”, dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/2197409/tol-laut-jokowi-sudah-beroperasi>, 26 Maret 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.

¹⁶ O. Sinaga, “Jokowi Garap Jalan Tol Laut di Indonesia Timur”, dalam <http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/12/09/090627275/2015-jokowi-garap-jalan-tol-laut-di-indonesia-timur>, 9 Desember 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

¹⁷ S. Susanto, “Illegal fishing ‘causes Rp 3T Loss to State Anually’”, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html>, 8 Juni 2012, diunduh pada 28 Juli 2015.

pencurian ikan tersebut sering terjadi di Indonesia. Hal tersebut menjadi sebuah tantangan bagi Indonesia untuk semakin pro aktif di dalam menangkap kejahatan *illegal fishing* serta peluang untuk menghentikan kerugian negara setiap tahunnya.

Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti, merupakan salah satu yang peduli dan fokus terhadap permasalahan *illegal fishing*. Kebijakan Menteri Susi untuk menenggelamkan kapal asing yang terbukti melakukan *illegal fishing* di perairan Indonesia terbukti “ampuh” dalam mengurangi jumlah kejahatan maritim tersebut. Susi mengklaim bahwa hingga akhir tahun 2014, jumlah angka *illegal fishing* menurun hingga 90%.¹⁸ Beberapa kebijakan yang dikeluarkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan dalam usaha untuk memberantas kejahatan di sektor maritim antara lain, PermenKP No. 56/PermenKP/2014 tentang penghentian sementara atau moratorium perizinan usaha perikanan tangkap di wilayah pengelolaan perikanan Indonesia, PERMENKP No. 57/PERMENKP/2014, serta PERMENKP No. 58/PERMEN-KP/2014 tentang peningkatan disiplin pegawai aparatur sipil negara di lingkungan KKP, terkait pelaksanaan kebijakan moratorium, larangan *transshipment* dan penggunaan nakhoda dan anak buah kapal (ABK) asing.¹⁹

Upaya-upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah Indonesia merupakan bentuk nyata dalam perwujudan visi Poros Maritim Dunia. Gagasan atau visi tersebut bukan hanya sebuah pernyataan atau isapan jempol belaka, namun pemerintah telah melakukan aksi nyata dengan melakukan pembangunan di berbagai sektor. Upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah tersebut seharusnya mendapat dukungan dari seluruh rakyat Indonesia agar tujuan pemerintah dapat segera tercapai. Jika pembangunan dan upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah tersebut dapat berjalan sesuai dengan visi pemerintah, maka Indonesia dapat menjadi negara yang kuat dengan kekuatan maritim sebagai titik tumpu. Selain itu, berbagai sektor pemerintah juga akan mengalami peningkatan jika visi tersebut tercapai, seperti sektor ekonomi, politik di level nasional maupun regional, dan sektor pertahanan.

Pada sektor ekonomi, jika visi tersebut tercapai, maka potensi kelautan seperti perikanan, energi dan sumber daya mineral (pertambangan, minyak dan gas, garam laut,

¹⁸ J. Hakam, “KKP: Illegal Fishing Turun Hingga 90%”, dalam <http://ekuatorial.com/laut-marina/momaf-illegal-fishing-dropped-90-percent-in-indonesia#!/story=post-9935>, 6 Januari 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.

¹⁹ *Ibid.*

sumber daya energi terbarukan), pelayaran, industri dan jasa maritim, akan menjadi kekuatan utama pemerintah Indonesia sebagai kekayaan yang dimiliki dengan jumlah yang sangat melimpah. Dengan kata lain pemerintah Indonesia akan memiliki kedaulatan penuh atas kekayaan alam yang berada di laut. Kekayaan tersebut dapat diolah dan digunakan untuk kemakmuran rakyat Indonesia seperti yang tercantum di dalam Undang-undang Dasar 1945 Pasal 33 ayat 3, yang berbunyi “Bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Visi poros maritim tersebut merupakan salah satu wujud implementasi dari pasal tersebut.

Pada sektor politik, jika Indonesia kuat dalam kedaulatan maritim, maka akan tercipta stabilitas politik, baik di level nasional maupun regional. Kekuatan maritim merupakan salah satu kunci bagi Indonesia untuk memiliki posisi tawar yang bagus di kawasan Asia Tenggara. Sebagai negara kepulauan, posisi Indonesia cukup strategis di dalam pelayaran dunia. Hal inilah yang menjadi kunci utama Indonesia untuk memainkan peran politiknya di kancah regional maupun internasional. Akan tetapi, hal tersebut harus diperkuat dengan kondisi politik dalam negeri yang stabil dan sektor ekonomi yang kuat.

Kekuatan ekonomi dan politik yang meningkat juga akan mempengaruhi sektor pertahanan. Jika terjadi peningkatan ekonomi dan politik sebuah negara, peningkatan sektor pertahanan juga akan tercapai. Peningkatan sektor pertahanan terdiri dari peningkatan jumlah anggaran, modernisasi alutsista, peningkatan jumlah personel dan peningkatan kemampuan personel. Hal ini merupakan dua hal yang saling mempengaruhi antara peningkatan pertumbuhan ekonomi yang berimbas pada peningkatan sektor pertahanan yang mampu mewujudkan visi poros maritim, serta visi poros maritim yang dapat memperkuat sektor pertahanan dan ekonomi sebuah negara. Dengan kata lain, jika visi tersebut tercapai, maka Indonesia akan mampu menjadi negara yang berdikari (berdiri diatas kaki sendiri) seperti ideologi Presiden Soekarno dan sesuai dengan Politik Luar Negeri Indonesia “Bebas Aktif” yang tidak memihak dan bergantung kepada negara lain.

Kesimpulan

Poros Maritim bukan hanya menjadi sebuah “jargon” bagi pemerintahan Presiden Joko Widodo namun juga menjadi sebuah visi yang harus dicapai. Indonesia sebagai negara kepulauan yang dikelilingi oleh laut sudah saatnya untuk bangkit dan menjadikan laut sebagai sebuah harapan dan kesempatan baru. Tantangan di dalam membangun dan mewujudkan visi poros maritim akan sangat banyak, namun jika pemerintah mampu untuk melibatkan semua pihak untuk turut berkontribusi, maka peluang tersebut akan sangat besar dan Indonesia mampu menjadi negara yang besar dengan kekuatan maritimnya.

Potensi yang dimiliki oleh Indonesia sangat banyak, seperti sumber daya manusia dan sumber daya alam yang melimpah. Pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya alam yang tepat akan mampu menjadikan Indonesia negara yang besar dan tidak lagi bergantung dengan negara lain. Poros maritim bukan hanya meningkatkan kemampuan TNI AL, namun lebih dari itu, dua matra lainnya yaitu AD dan AU juga harus melakukan peningkatan kemampuan diri agar dapat mencapai visi tersebut.

Konektivitas dan adanya integrasi antar kementerian juga dapat memberikan sumbangsih yang besar bagi perwujudan visi tersebut. Jika Presiden Joko Widodo mampu untuk terus melanjutkan serta memfokuskan diri pada visi tersebut, sembari membenahi sektor-sektor pemerintah yang mampu menunjang percepatan visi tersebut, bukan tidak mungkin bahwa Indonesia benar-benar mampu menjadi negara Poros Maritim Dunia. Oleh sebab itu, hal ini bukan hanya menjadi tugas bagi pemerintah dan TNI, namun juga menjadi tugas bagi seluruh warga negara Indonesia untuk membantu pemerintah dalam mewujudkan tujuan Indonesia sebagai negara ‘Poros Maritim Dunia’. Seperti yang disampaikan oleh Presiden Soekarno :

“Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya. Bukan sekedar menjadi jongsong-jongsong di kapal, bukan. Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawala samudera. Bangsa pelaut yang mempunyai armada

niaga, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri”.²⁰

Rekomendasi

Beberapa hal yang harus diperhatikan antara lain sumber daya manusia, anggaran, alutsista dan penyerapan maksimal *Minimum Essential Force* (MEF), serta kemandirian industri pertahanan. Pembangunan sumber daya manusia merupakan salah satu hal yang sangat penting yang harus diwujudkan oleh pemerintah Indonesia. Cara yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah dengan memberikan kesadaran kepada masyarakat akan pentingnya pertahanan serta memberikan wawasan mengenai konsep bela negara. Tujuannya adalah memberikan *awareness* atau kesadaran kepada masyarakat akan pentingnya konsep bela negara. Pembangunan sumber daya manusia juga dapat dilakukan dengan cara memberikan pendidikan dan pengetahuan di bidang teknologi. Di abad ke-21 seperti saat ini, peran manusia tergeser dengan teknologi, segala hal di dunia ini menggunakan *high technology* dalam operasional. Oleh sebab itu, sumber daya manusia dituntut untuk memiliki kemampuan yang tinggi untuk dapat melakukan kontrol atas teknologi tersebut. Oleh sebab itu, pembangunan sumber daya manusia sangat penting dan harus dilakukan.

Anggaran pertahanan juga turut menentukan keberhasilan di dalam mewujudkan visi Poros Maritim. Saat ini anggaran pertahanan Indonesia hanya 0,8% dari total GDP (*Gross Domestic Product*), namun persentase tersebut dapat meningkat jika pertumbuhan ekonomi juga meningkat. Pemerintahan Presiden Joko Widodo juga fokus terhadap peningkatan anggaran pertahanan, hal tersebut diungkapkan oleh Menteri Pertahanan Indonesia Ryamizard Ryacudu setelah memimpin rapat pimpinan (rapim) Kementerian Pertahanan (Kemhan) tahun 2015 di Kantor Kemhan, Jalan Medan Merdeka Barat, Jakarta Pusat, Rabu 17 Desember 2014. “Untuk anggaran pertahanan, Pak Jokowi berjanji akan

²⁰ S. K. Yudha, “Membangun Poros Maritim”, dalam <http://www.republika.co.id/berita/koran/pareto/14/12/05/ng3iog33-membangun-poros-maritim>, 5 Desember 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.

meningkatkan dua sampai tiga kali lipat dari anggaran Pemerintah SBY, saya jamin akan naik.".²¹

Peningkatan anggaran juga berkaitan erat dengan alutsista, jika anggaran pertahanan meningkat maka akan mampu meningkatkan jumlah alutsista. Hingga saat ini, Indonesia masih memiliki alutsista lama, namun beberapa alutsista juga telah mengalami modernisasi. Untuk mewujudkan keinginan menjadi negara Poros Maritim Dunia, Indonesia harus banyak memperbarui alutsista untuk membantu patroli laut, darat dan udara dalam menjaga maritim Indonesia. Penyerapan MEF yang belum maksimal juga menjadi kendala bagi Indonesia untuk mewujudkan visi tersebut. MEF atau *Minimum Essential Force* merupakan kemampuan pemerintah Indonesia dalam memenuhi kebutuhan alat pertahanan. Akan tetapi sampai dengan periode 2010-2014, penyerapan tersebut belum maksimal. Hal tersebut menjadi sebuah pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk memaksimalkan penyerapan anggaran MEF agar dapat memenuhi kebutuhan alutsista dan pertahanan guna mewujudkan tujuan pemerintah.

Kemandirian di bidang industri pertahanan juga menjadi hal utama yang harus segera dikembangkan. Indonesia memiliki potensi yang besar dalam mengembangkan industri pertahanan terbukti bahwa Indonesia telah memiliki PT. Pindad, PT.PAL, PT Dirgantara Indonesia, PT LEN dan lain-lain. Perusahaan tersebut merupakan bukti bahwa pemerintah Indonesia telah mampu menjadi negara yang mandiri di dalam industri pertahanan. Akan tetapi kendala yang dihadapi oleh pemerintah adalah kurangnya pembeli dari industri tersebut. Hal tersebut dipicu oleh teknologi yang masih rendah yang digunakan untuk memproduksi alat-alat pertahanan tersebut. Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia harus memberikan dukungan penuh untuk industri pertahanan Indonesia agar Indonesia mampu menjadi bangsa yang mandiri di bidang industri pertahanan. Selain itu, *dual use technology* juga harus dikembangkan oleh industri pertahanan Indonesia untuk membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi. *Dual use technology* merupakan sebuah teknologi yang mampu memproduksi dua barang yaitu alat-alat pertahanan dan juga barang untuk masyarakat sipil. Contohnya, PT Pindad saat ini memproduksi *dual use*

²¹ R. A. Simanjuntak, "Peningkatan Anggaran Pertahanan", dalam <http://nasional.sindonews.com/read/938548/14/anggaran-pertahanan-naik-tiga-kali-lipat-141880117417>, Desember 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

technology yaitu memproduksi senjata untuk militer dan juga alat berat untuk sipil.²² Hal tersebut merupakan terobosan yang sangat bagus. Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia sudah saatnya untuk menggunakan barang-barang buatan negeri sendiri untuk menjadi negara yang mandiri di bidang pertahanan.

Daftar Pustaka

Buku

Djalal, H., Ho, J. H., & Bateman, S. 2012. *Maritime Challenges and Priorities in Asia*. London and New York: Routledge.

Limbong, B. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: PT. Dharma Karsa Utama.

Website

Aryani, G. "Di EAS, Jokowi Beberkan Lima Pilar Poros Maritim Dunia", lihat, Antara News, <http://www.antaraneews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia>, 13 November 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

Ariyanti, F, "Tol Laut Jokowi Sudah Beroperasi", dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/2197409/tol-laut-jokowi-sudah-beroperasi>, 26 Maret 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.

B. Prasetyo, "Pindad Lirik Produksi Alat Berat Untuk Sipil", dalam <http://www.tribunnews.com/bisnis/2015/04/27/pindad-lirik-produksi-alat-berat-untuk-sipil>, 27 April 2015, diunduh pada 23 Juli 2015.

Hakam, J, "KKP: Illegal Fishing Turun Hingga 90%", dalam <http://ekuatorial.com/laut-marina/momaf-illegal-fishing-dropped-90-percent-in-indonesia#!/story=post-9935>, 6 Januari 2015, diunduh pada 28 Juli 2015.

McKinsey 7S Framework (n.d.), dalam http://www.projectnavigator.com/downloads/mckinsey_approach.pdf, diunduh pada 23 Juli 2015.

Pratama, A. F, "Gagas Poros Maritim Dunia, Jokowi Sadari Masa Depan Ada di Laut", lihat <http://www.tribunnews.com/bisnis/2014/07/04/gagas-poros-maritim-dunia-jokowi-sadari-masa-depan-ada-di-laut>, 4 Juli 2014, diunduh pada 19 Juli 2015.

Rimadi, L. & S. Alvin, "Poros Maritim", dalam <http://news.liputan6.com/read/2121536/jokowi-kita-sudah-lama-memunggungi-laut-saatnya-kembali>, October 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

Sinaga, O. (2014, December 9). 2015, Jokowi Garap Jalan Tol Laut di Indonesia Timur. Dipetik July 28, 2015, dari Tempo.co: <http://bisnis.tempo.co/read/news/2014/12/09/090627275/2015-jokowi-garap-jalan-tol-laut-di-indonesia-timur>.

Sukma, Rizal, "Gagasan Poros Maritim", dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>, 21 Agustus 2014, diunduh pada 23 Juli 2015.

²² B. Prasetyo, "Pindad Lirik Produksi Alat Berat Untuk Sipil", dalam <http://www.tribunnews.com/bisnis/2015/04/27/pindad-lirik-produksi-alat-berat-untuk-sipil>, 27 April 2015, diunduh pada 23 Juli 2015.

- Susanto, S, “Illegal fishing ‘causes Rp 3T Loss to State Anually”, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html>, 8 Juni 2012, diunduh pada 28 Juli 2015.
- Simanjuntak, R. A, “Peningkatan Anggaran Pertahanan”, dalam <http://nasional.sindonews.com/read/938548/14/anggaran-pertahanan-naik-tiga-kali-lipat-141880117417> December2014, diunduh pada 23 Juli 2015.
- Witular, R. A., “Presenting Maritime Doctrine”, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>, , 14 November 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.
- Yudha, S. K, “Membangun Poros Maritim”, dalam <http://www.republika.co.id/berita/koran/pareto/14/12/05/ng3iog33-membangun-poros-maritim>, 5 Desember 2014, diunduh pada 28 Juli 2015.