

KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA JOKO WIDODO DAN IMPLIKASI INTERNASIONALNYA

(Maritime Axis Policy and Its International Implications)

Poltak Partogi Nainggolan

Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI
alamat email: pptogin@yahoo.com

Naskah diterima: 10 Juli 2015
Naskah direvisi: 18 September 2015
Naskah disetujui: 2 Oktober 2015

Abstract

World Maritime Axis has been launched by President Joko Widodo, and its implementation is being overseen by the Indonesian parliament (DPRRI). Countries from inside and outside of the Southeast Asia region show their own different responses, particularly connected with infrastructure development policy and law enforcement on the field. This essay is part of a comprehensive research report on the Indonesian new government's policy under Joko Widodo and the responses of other countries toward them, which discloses different reactions, arguments, reasons and responses. The research was conducted in 2015 in provinces of Sumatera, Mollucas, and Papua, whose data gathering is carried out by using library studies, focus group discussions, and in-depth interview with decision makers and experts on maritime sector development. Data analysis applies a qualitative method. Its findings reveal inconsistent responses of foreign countries in giving foreign investments for infrastructure development, and their critical views, and moreover, assertive reactions towards law enforcement in the Indonesian water.

Keywords: world maritime axis, Indonesia, President Joko Widodo policy, infrastructure development, law enforcement, international implication.

Abstrak

Poros Maritim Dunia telah dicanangkan oleh Pemerintah Joko Widodo dan tengah diawasi implementasinya oleh DPRRI. Negara dari dalam dan luar kawasan Asia Tenggara memberikan respons mereka masing-masing yang beragam, terutama terkait dengan kebijakan pembangunan infrastruktur dan penegakan hukum yang tegas di lapangan. Tulisan ini adalah bagian dari hasil penelitian lengkap mengenai kebijakan Poros Maritim Dunia pemerintah baru Indonesia under Joko Widodo dan respons negara lain terhadapnya, yang mengungkap reaksi, argumen, alasan, dan sikap yang berbeda. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2015 di Provinsi Sumatera, Maluku, dan Papua melalui teknik pengumpulan data dengan studi kepustakaan, *Focus Group Discussions* (FDG), dan wawancara mendalam terhadap para pengambil keputusan dan ahli pembangunan sektor maritim. Analisis data dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif. Temuan memperlihatkan respons negara lain yang tidak konsisten dalam kebijakan investasi mereka terhadap pembangunan infrastruktur, serta munculnya sikap yang kritis dan bahkan asertif terhadap penegakan hukum di laut Indonesia.

Kata Kunci: poros maritim dunia, Indonesia, kebijakan Joko Widodo, pembangunan infrastruktur, penegakan hukum, implikasi internasional.

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pemerintahan baru Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo telah terpilih dalam pemilu 2014. Joko Widodo Sebelum terpilih

sebagai Presiden Jauh, Joko Widodo dan para pembatunya 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

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 tampak 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, pengganti Megawati, pemimpin baru dengan latar belakang militer (angkatan darat), yakni Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), tampak mengembalikan peran angkatan

¹ Lihat, Tim Ahli Seknas Jokowi, *loc.cit. Jalan Kemandirian Bangsa*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2014: h. 105-182. Lihat juga, Ismantoro Dwi Yuwono. *Janji-janji Joko Widodo-JK*. Jakarta: Media Pressindo, 2014, h. 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.*: h. 119-120. Lihat, Helmi Yahya dan Reinhard R. Tawas, *Pengheliling Bumi Pertama Adalah Orang Indonesia: Enrique Maluku*, Jakarta: Ufuk Publishing House, 201447 *et seqq.*

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.⁴ 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. Joko Widodo

B. Permasalahan dan Tujuan Penelitian

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*)⁵ 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 jajaran kementeriannya. 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. Joko Widodo 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 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.⁶ 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

⁴ 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.

⁵ 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.

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

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 Dunianya, dan bagaimana reaksi negara-negara lain dalam menyikapinya? Secara lebih spesifik, penelitian ini mengungkap dan membahas bagaimana (1) sikap negara besar seperti Tiongkok, 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? Tiongkok, 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. –

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.

C. Kerangka Pemikiran

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.⁷ 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.⁸ 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.⁹

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.¹⁰ Karenanya, kerja sama melalui kehadiran dan partisipasi negara lain menjadi juga penting. Hal itu dilakukan melalui penanaman modal asing

⁷ Wawancara dengan Rizal Sukma, Direktur Eksekutif CSIS, di CSIS, Jakarta, pada tanggal 17 Maret 2015.

⁸ Dahuri, 2014, *loc.cit*, dalam Tim Ahli Seknas Djokowi, 2014: h. 116, 119, 120.

⁹ Yuwono, 2014: *op.cit*, h. 52-63

¹⁰ *Ibid.*, h. 63

dalam pengembangan infrastruktur, sumber daya manusia (SDM), dan kerjasama di bidang (penegakan) hukum.¹¹

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 Tiongkok, 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 konektifitas wilayah melalui jalur transportasi laut yang bebas hambatan¹² ("tol laut") dari dan menuju jalur pelayaran 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.¹³

¹¹ Lihat, Dahuri, 2014, *loc.cit.*, dalam Tim Ahli Seknas Djokowi, 2014, *loc.cit.*, h. 21, 139, Juga, Yuwono, 2014, *op.cit.*: h. 63..

¹² Kebijakan yang dilaksanakan selama ini tidak kondusif untuk bisnis, lihat, Tridoyo Kusumastanto, *Kebijakan Tatakelola Kelautan Indonesia*. Bogor: IPB, 2010.

¹³ Lihat juga, *ibid.*, h. 154.

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 koperatif, 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. Terminologi Poros Maritim Dunia mulai muncul ke publik untuk pertama kalinya pada 22 Juni 2014, pada debat putaran ketiga Calon Presiden (Capres) RI. Gagasan tersebut berkembang dari diskusi tim ahli Capres Joko Widodo, seperti Andi Wijayanto, Rizal Sukma, Makmur Keliat,¹⁴ 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.¹⁵ 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.¹⁶ Dalam hal ini, konsep Poros Maritim Dunia memiliki kaitan sejarah dengan Deklarasi

¹⁴ Lihat pula karyanya, Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009, h. 111-129.

¹⁵ 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.

¹⁶ Lihat Makmur Supriyatno, *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014, h. 361-367.

Juanda 13 Desember tahun 1957, Wawasan Nusantara, dan UNCLOS 1982 yang diratifikasi Indonesia.¹⁷ Konsep ini pula yang menjadi tema 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.¹⁸

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* Morgenthau,¹⁹ 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) konektifitas maritim, (4) ketahanan maritim, dan (5) diplomasi maritim. Adapun dengan menghidupkan kembali budaya maritim,²⁰ 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.²¹ Hanya dengan kehadiran kultur ini pula, Indonesia baru bisa menjadi sebuah kekuatan laut.²²

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 pelabuhan-pelabuhan tradisional yang sudah ada sebelumnya di masa kolonialisme.²³ 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.²⁴

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*).²⁵ 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*.²⁶

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

¹⁷ Mengenai UNCLOS, lihat *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2010.

¹⁸ Dahuri, 2014, *loc.cit.*, dan 2003, dalam Tim Ahli Sknas, 2014, *loc.cit.*, h. 112.

¹⁹ Lihat, Hans J. Morgenthau, *Politics among Nations: The Struggle for Power and Peace*. Michigan: The University of Michigan, AA Knopf, 1948.

²⁰ 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, h. 189-229

²¹ Lihat, Salim, *Kodrat Maritim Nusantara: Catatan Strategis Kemaritiman*. Jakarta: Yogyakarta, LeutikaPrio, 2014.

²² Lihat Susanto Zuhdi, *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu, 2014. Juga, Marsetio, 2014, *op.cit.*

²³ Lihat, Michael Umbas (ed.), *Solusi Joko Widodo*. Jakarta: Gramedia, 2014.

²⁴ Lihat, Yuwono, Ismantoro Dwi. *Janji-janji Joko Widodo-JK*. Jakarta: Media Pressindo, 2014, h. vii, 31-36, 387.

²⁵ *Ibid.*, h. 158-160.

²⁶ Dahuri, 2014, *loc.cit.*, dalam Tim Ahli Sknas Djokowi, 2014, *loc.cit.*

membawa Indonesia menjadi negara maju, karena hidup dari dan dengan laut.²⁷ Melalui program Poros Maritim Dunianya, 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 2045.²⁸ Dalam tingkat ini, diharapkan, Indonesia menjadi 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 tepat²⁹

Kebijakan Poros Maritim Dunia dibangun secara realistis dengan menyadari letak geopolitik³⁰ dan geostrategis Indonesia³¹ yang sangat menguntungkan di antara 2 benua, yakni Benua Asia dan Benua Australia, dan samudera besar, yakni Samudera Pasifik³² dan Samudera Hindia.³³ Kepulauan Nusantara (Indonesia) berada dalam posisi silang, terletak di antara selat dan laut penting, yakni Selat Sunda,³⁴ Selat Malaka, Laut Tiongkok Selatan,³⁵ 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.³⁶ 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.³⁷

D. Metodologi Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian yang dilakukan bersifat deskriptis-analitis. Tujuannya untuk menghasilkan laporan penelitian yang memberikan penjelasan komprehensif dan analitis. Pembahasan dan hasil penelitian bersifat kajian atau analisis kritis. Adapun pendekatan yang digunakan untuk analisis data adalah pendekatan kualitatif.

2. Pengumpulan dan Analisis data

Pengumpulan data dilakukan melalui proses wawancara mendalam dengan para narasumber (informan). Daftar pertanyaan disusun dan diberikan kepada narasumber atau informan, serta digunakan sebagai pedoman wawancara. Pedoman wawancara digunakan untuk menggali lebih mendalam informasi dan permasalahan yang ada dalam penelitian ini. Pihak-pihak yang diwawancara sebagai narasumber adalah kantor dinas kelautan, yakni Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Luar Negeri (Kemlu), serta Badan Keamanan Laut (Bakamla), Kepolisian Air, dan Angkatan Laut, baik di pusat maupun daerah. Wawancara dengan narasumber asing, yakni

²⁷ Lihat, "Poros Maritim Dunia Cegah 'Middle Income Trap'," *Suara Pembaruan*, 27 Februari 2015, h. A2.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Lihat Aleksius Jemadu, *Politik Global dalam Teori dan Praktek* (edisi 2). Jakarta: Graha Ilmu, 2012, h. 296-299.

³⁰ Lihat, Supriyatno, 2014, *op.cit.*

³¹ Lihat, Dicky R. Munaf dan Susanto, *Geopolitik dan Geostrategi: Keamanan dan Kedaulatan Laut*. Jakarta: Gramedia, 2014: 47 *et seqq.* Untuk secara lebih mendasar, lihat, Joesoef, Daed. *Studi Strategi: Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional*. Jakarta, h. 29-37.

³² Dahuri, 2014, *loc.cit.*, dalam Tim Ahli Seknas Djokowi, *loc.cit.*, h. 119-124.

³³ Susanto Zuhdi, *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu, 2014.

³⁴ Lihat, lebih jauh lagi, Arysio Santos, *The Lost Continent Finally Found* (cetakan ketujuh) Jakarta: Ufuk Press, 2010, h. 533-554.

³⁵ 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, h. 38 *et seqq.*

³⁶ 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.

³⁷ 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.

diplomat dari kedutaan Tiongkok di Jakarta dan analis asing dari AS, Malaysia, Filipina, dan Jepang menambah informasi yang dapat digali untuk menjawab berbagai pertanyaan

Data-data dari lapangan diseleksi sesuai dengan kebutuhan penelitian. Dalam proses reduksi data ini, *cross-check* data dilakukan, sehingga data yang tidak valid dan relevan akan diabaikan. Pembahasan masalah dan analisis dilakukan melalui proses diskusi secara mendalam, untuk kemudian disusun dalam laporan dan analisis yang komprehensif dan mendalam.

3. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian lapangan dilakukan di wilayah yang menjadi tumpuan implementasi kebijakan Poros Maritim Dunia Pemerintah Joko Widodo, mencakup wilayah barat dan timur Indonesia, yaitu Provinsi Sumatera Utara, Provinsi Maluku, dan Provinsi Papua. Di Provinsi Sumatera Utara, penelitian lapangan dilakukan di Kota Medan dan Kualanangu, sedangkan di Provinsi Papua, penelitian lapangan dilaksanakan di Kabupaten Merauke. Khusus Provinsi Ambon, penelitian lapangan dilakukan di 3 kota dan kabupaten kepulauan, yakni Kota Ambon, Kota Tual Kabupaten Kei Kecil, dan Kota Saumlaki di Kabupaten Maluku Tenggara Barat. Kondisi di kota, kabupaten dan provinsi tersebut cukup representatif untuk menggambarkan sebagian besar permasalahan yang ada di lapangan., sedangkan Provinsi Maluku dan Provinsi Papua dengan kota dan kabupaten mereka mewakili wilayah Timur Indonesia. Pilihan terhadap provinsi dan kabupaten/kota dilakukan berdasarkan pertimbangan eksistensi mereka sebagai provinsi dan kabupaten/kota kepulauan dan maritim, yang hidup atau menyandarkan dirinya dari kehidupan laut.

Penelitian ini dilakukan pada tahun 2015. Kegiatan turun ke lapangan, termasuk serangkaian wawancara, dilakukan dalam rentang waktu April-Juli. Penelitian lapangan pertama di Provinsi Sumatera Utara dilakukan pada 6-12 April 2015. Sedangkan penelitian lapangan kedua di Provinsi Maluku (Ambon-

Tual) berlangsung dari 11-17 Mei 2015. Adapun penelitian lapangan di Kabupaten Merauke dilaksanakan pada 8-15 Juni 2015. Sementara, penelitian lapangan di Saumlaki Kabupaten Maluku Tenggara Barat dijalankan pada 29 Juni sampai 5 Juli 2015.

II. TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Sebagaimana telah tergambar dalam program yang disampaikan dalam kampanye Pilpres dan ketika menjalankan pemerintahannya, Presiden Joko Widodo menegaskan pentingnya pembangunan infrastruktur dan penegakan hukum dalam prioritas kebijakannya. Karena, yang pertama menyangkut persoalan fisik krusial yang tengah dihadapi negara, sedangkan yang kedua, terkaia dengan lemahnya kondisi Sumber Daya Manusia (SDM) Indonesia dewasa ini. Kedua permasalahan yang krusial dihadapi negara dan bangsa ini tidak dapat dipisahkan, karena sesungguhnya menyangkut sarana, fasilitasi, atau alat, dan, satu lagi, orang atau faktor manusia yang melakukan atau yang menjadi kekuatan di belakangnya. Keterlibatan pihak (negara) asing dalam kedua hal tersebut sangat diperlukan dan menjadi mendalam, mengingat keterbatasan Indonesia dewasa ini dalam memenuhinya dengan kekuatan sendiri. Kelangkaan modal akibat pertumbuhan ekonomi yang semakin berkurang dan keterbatasan kemampuan pemerintah untuk mengembangkan kekuatan Sumber Daya Manusia dari dalam negeri telah menimbulkan kebutuhan yang besar terhadap investasi asing dalam pengembangan kedua sektor tersebut. Sebagai konsekuensinya, respons negara lain terhadap kebijakan Poros Maritim Dunia yang tengah diimplementasikan Presiden Joko Widodo dilihat dalam kedua aspek utama itu.

A. Respons atas Pembangunan Infrastruktur

Lewat penjelasan agenda Poros Maritim Dunianya, yang dilakukan dalam kunjungan ke mancanegara dan dengan memanfaatkan berbagai fora internasional, Presiden Joko Widodo menuai respons yang antusias negara-

negara lain, terutama negara-negara besar dari dalam maupun luar kawasan, seperti Tiongkok, AS, Australia dan lain-lain, dan bahkan dari sesama negara ASEAN. Adapun Tiongkok, Korea Selatan, dan Australia menunjukkan minat mereka yang tinggi untuk berinvestasi di sektor maritim, dengan nilai investasi mencapai 9,34 miliar dolar AS. Terhadap pembangunan infrastruktur laut, khususnya “tol laut,” Pemerintah Tiongkok telah menyatakan komitmennya untuk berinvestasi sebesar 2 milyar dolar AS.³⁸ Dua BUMN Tiongkok telah menandatangani MOU dengan BUMN Indonesia, sebagai hasil kunjungan Presiden Joko Widodo ke Tiongkok pada 26-27 Maret 2015. Proyek yang ditawarkan mencakup pengembangan pelabuhan Malahayati, Belawan, Jambi, Tanjung Perak, dan Tanjung Mas. Proyek “tol laut” yang sama telah ditawarkan ke pihak Jepang, namun hanya Tiongkok yang serius merespon untuk menanamkan investasinya di sektor ini. Pihak Tiongkok ingin mengembangkannya dengan proyek Jalur Sutra Maritim abad ke-21 miliknya. Sebaliknya, Jepang menyatakan masih ingin mendalami lebih jauh proyek “tol laut” yang ditawarkan itu.

Pihak swasta Tiongkok telah menandatangani kerjasama dengan Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara. Ini sudah merupakan kemajuan besar, setelah 2 bulan sebelumnya ditandatangani MOU. Perjanjian kerjasama yang ditandatangani itu mencakup pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung, pelabuhan, jalan kereta api, tol, serta pengolahan perikanan dan pertanian. Jumlah investasi yang akan dikururkan pihak RRC untuk proyek pengembangan infrastruktur, terutama laut, selama 10 tahun itu mencapai Rp. 35 triliun.³⁹

Terhadap rencana pembangunan infrastruktur secara besar-besaran untuk realisasi kebijakan Poros Maritim Dunia-nya, Presiden Joko Widodo, melalui kunjungan perdananya untuk perkenalan dan sekaligus mengundang

investasi asing, memperoleh sambutan antusias Pemerintah Tiongkok. Paling sedikit, tercatat 8 investor asal Tiongkok yang berminat menanamkan investasi untuk proyek-proyek galangan kapal.⁴⁰ Mereka sudah mendapat izin prinsip dan tinggal menindaklanjuti dengan menyelesaikan proses dan prosedur lainnya.

Kemudian, pada Pebruari 2015, pihak Tiongkok telah menyatakan mendukung penuh pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung, terutama dengan infastruktur pelabuhannya. Tiongkok mendukung investornya untuk masuk ke Indonesia, sebagai tindak lanjut kunjungan Menko Ekonomi, Sofyan Djalil, pada akhir tahun 2014. Sementara, Gubernur Sulawesi Utara, Sinyo Harry Sarundajang, mengungkapkan bahwa investor Tiongkok telah menyiapkan dana sebesar Rp. 3 triliun untuk investasinya, terutama untuk sektor infrastruktur dan industri maritim.⁴¹ Sebagai bentuk keseriusan, investor Tiongkok telah meminta penjelasan tentang *master plan* pengembangan KEK Bitung, sebagai salah satu dari 13 wilayah yang akan dikembangkan sebagai pusat pertumbuhan, penopang agenda Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo.

Dalam tur keliling Asia Joko Widodo di awal tahun 2015, Pemerintah Tiongkok secara resmi menyampaikan keinginannya untuk mendukung pembangunan proyek rel KA, dan terutama pembangunan infrastruktur maritim Indonesia, di luar tawaran lain untuk proyek mercusuar *aerospace*, yang Tiongkok tengah mengembangkannya.⁴² Di antara berbagai negara yang telah menyatakan komitmen mereka untuk melakukan investasi dalam pengembangan infrastruktur laut Indonesia, seperti pembangunan pelabuhan dan penyediaan berbagai fasilitasnya, termasuk dalam hal pasokan energi listrik, Tiongkok adalah negara asing yang paling menunjukkan sikap antusiasmenya. Negara ini telah menyatakan

³⁸ Dero Iqbal Mahendra, “Tiongkok Investasi US\$ 2 Miliar di Proyek Tol Laut,” *Media Indonesia*, 2 April 2015, h. 1.

³⁹ “Presiden Minta Ada Kelanjutan, Jangan Cuma Komitmen Kerja Sama,” *Kompas*, 31 Maret 2015, h. 2.

⁴⁰ Keterangan Kepala BKPM, Franky Sibarani, dalam rapat kerja dengan Komisi VII DPR, lihat “Asing Minati Investasi Maritim,” *Kompas*, 7 April 2015, h. 18.

⁴¹ Hadijah Alaydrus dan Farodillah Muqoddam, “Bisnis Indonesia,” 7 Februari 2015, h. 9.

⁴² *Bloomberg TV*, 27 Maret 2015: 19.32. WIB.

komitmennya berinvestasi sebesar 2 miliar dolar AS untuk proyek “tol laut”.⁴³ Tercatat, 2 BUMN asal Tiongkok telah menandatangani MOU dengan BUMN Indonesia.

Sebenarnya, peluang investasi untuk mengembangkan Pelabuhan Malahayati, Belawan, Jambi, Tanjung Perak dan Tanjung Mas telah ditawarkan ke Tiongkok dan Jepang, namun hanya Tiongkok yang meresponnya dengan serius. Minat Tiongkok dilatarbelakangi oleh niat negeri itu memadukannya dengan megaprojek lainnya, yakni pengembangan Jalur Sutera Maritim (*Maritime Silk Road*) Abad ke-21. Kebijakan Tiongkok ini terkait dengan kepentingan pemerintahnya dalam membangun hegemoninya di kawasan Asia Tenggara, melanjutkan apa yang sudah dilakukannya dengan penciptaan Jalan Sutera di masa lalu⁴⁴

Respons yang antusias di meja pertemuan belum berarti sikap positif yang siap untuk direalisasikan dalam wujud Nota Kesepahaman (*Memorandum of Understanding* --MOU) dan kerjasama lebih jauh secara konkrit. Bahkan, dari Pemerintah dan kalangan swasta Tiongkok pun, yang sejak awal tampak lebih serius, Presiden Joko Widodo masih perlu selalu mengingatkan dan menagih realisasi komitmen mereka berulang-ulang. Sehingga, realisasi komitmen investasi Tiongkok tetap tampak lambat. Karena, setelah berulang kali dikeluhkan oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), realisasi komitmen investasi Tiongkok belum bergerak cepat. Itulah sebabnya, sampai menjelang paruh kedua tahun 2015, investasi maritim baru mulai mengalir, dan itupun--sp masih perlahan.⁴⁵

Dalam hubungannya dengan kebijakan Poros Maritim Dunia Presiden Jokowi, Pemerintah Tiongkok sangat menaruh perhatian, sehingga ingin mengetahui kesiapan Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam mengamankan agenda presiden baru. Posisi Bakamla memperoleh perhatian Pemerintah

Tiongkok, karena tugas dan kesiapannya dalam menjalankan tugas terkait langsung dengan kesiapan pemerintah baru Indonesia tersebut dalam menjamin pengamanan wilayah perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia yang kaya dengan sumber daya ikan. Ini artinya, kesiapan Bakamla akan menentukan kemampuannya dalam merespon para pelaku kegiatan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*) yang selama ini banyak dilakukan para nelayan, Anak Buah Kapal (ABK), dan kapal-kapal perusahaan asal Tiongkok.

Pemerintah negeri itu telah mengajukan agar proposal Jalur Sutera Maritimnya agar disatukan dalam proyek kerjasama dengan Pemerintah Indonesia. Tetapi, seperti dikatakan Direktur Jenderal (Dirjen) Asia-Pasifik Kementerian Luar Negeri (Kemlu). Pemerintah Indonesia sendiri berpandangan kedua gagasan itu tidak bisa disatukan begitu saja, sehingga masih perlu dipelajari lebih jauh.⁴⁶ Pandangan Indonesia ini didasarkan pada penilaian bahwa letak Indonesia yang strategis di persimpangan jalur pelayaran dunia telah membuatnya bisa mengambil keputusan secara lebih baik, untuk bisa mengambil manfaat yang optimal. Oleh karena itu, Indonesia harus dapat mengembangkan berbagai bentuk kerjasama dengan banyak negara, tanpa harus terikat ke satu negara manapun. Dengan demikian, ia tidak akan dikontrol oleh kepentingan negara manapun, apalagi negara besar, dalam menjalankan dan meraih manfaat dari agenda Poros Maritim Dunia-nya. Bagi Pemerintah Joko Widodo, usulan kerjasama maritim masih dapat diperluas, termasuk dengan mengembangkan yang sudah lebih dulu ada, ataupun baru sama sekali, seperti IORA dan *Indo-Pacific Maritime*.⁴⁷

Jalur Sutera Maritim Tiongkok⁴⁸ yang berlatar belakang (klaim) sejarah, walaupun

⁴³ “Presiden Minta Ada Kelanjutan, Jangan Cuma Komitmen Kerjasama” *Kompas*, 31 Maret 2015, h. 2.

⁴⁴ Lihat, J. Rickleft, 2013, *op.cit.*

⁴⁵ “Investasi Maritim Mulai Mengalir,” *Kompas*, 25 Juni 2015, h. 1.

⁴⁶ Direktur Kajian Asia-Pasifik Kemlu RI, dalam seminar internasional “Maritime Security in East Asia” di CSIS Jakarta pada 17 Maret 2015: Lihat juga, CFP Luhulima, “Jalur Sutra Maritim,” *Kompas*, 10 Desember 2014, h. 7.

⁴⁷ Doyle, 2013, *op.cit.*

⁴⁸ Wawancara dengan Wang Sheng, Sekretaris Pertama, Kepala Seksi Politik Kedubes RRC di Indonesia, di CSIS Jakarta pada tanggal 17 Maret 2015.

dimodifikasi di sana-sini, disesuaikan dengan kepentingan pragmatis Tiongkok dewasa ini, sempat mengundang kritik dari pihak Indonesia.⁴⁹ Dengan sikapnya ini, Pemerintah Tiongkok berupaya mencari manfaat dari setiap kebijakan yang diintroduksi Pemerintah Indonesia, sejauh tidak merugikannya. Namun, ketika tampak merugikannya, Pemerintah Tiongkok memperlihatkan sikap resistensinya, termasuk terhadap tindakan penembakan/pembakaran dan penenggelaman kapal. Sikap itu ditunjukkan dengan langkah pihak Kedubes Tiongkok mempertanyakan, bahwa yang kebanyakan ditemukan melakukan kegiatan *illegal fishing* adalah nelayan-nelayan Tiongkok yang menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia⁵⁰

Terpisah dari sikap di atas, sikap Pemerintah Tiongkok antusias sekali mau membantu Pemerintah Joko Widodo, termasuk Bakamla, untuk mendorong pengembangan kerjasama maritimnya, dengan menawarkan bantuan satelit *International Tiongkok Aerospace Technology*. Satelit itu rencananya mau dipasang di Bangka dan Belitung untuk kegiatan memantau cuaca dan membantu penangkapan ikan di wilayah tersebut. Bahkan, Pemerintah Tiongkok telah menawarkan paket bantuan sebesar 40 milyar dolar AS kepada Indonesia untuk merealisasikan agenda Jalur Sutra Maritim-nya

Dalam masalah konektivitas, pembangunan dan pengembangan pelabuhan sebenarnya tidak boleh terbatas di 24 tempat yang sudah ditetapkan. Ini maknanya, pemerintah pusat tidak boleh lupa terhadap pentingnya pula pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Merauke, Saumlaki, dan pulau-pulau lainnya, apalagi terluar, selain Sorong.⁵¹ Karena,

Pelabuhan Merauke adalah akses laut, dan sekaligus dermaga akhir atau paling timur Kepulauan Indonesia (NKRI), yang bersama-sama Pelabuhan Saumlaki,⁵² merupakan bagian dari pulau-pulau terdepan, yang berbatasan langsung dengan negara lain, yakni PNG dan Australia.

Kota Saumlaki bahkan berhadapan langsung dengan Kota Darwin Australia, yang jika bicara konektivitas dan 'tol laut', harus juga tersambungkan dengan wilayah-wilayah di NKRI lainnya. Jika tidak, kedaulatan NKRI dalam jangka panjang sulit terjaga dan rawan terancam, karena posisi Saumlaki lebih dekat dan semakin banyak berhubungan dengan negara besar dan tetangga Indonesia di kawasan, yakni Australia. Sementara, wilayah perairannya, Laut Arafura, sangat kaya dengan SDA ikan, yang menjadi incaran kapal-kapal asing pelaku *illegal fishing*, bahkan, yang jarak negaranya sangat jauh dengan Indonesia, seperti Tiongkok. Selain itu, armada kapal asing, termasuk kapal-kapal selam AS dan Australia, selama ini diketahui lalu-lalang di bawah laut Kepulauan Indonesia, baik melalui Samudera Pasifik maupun Hindia.⁵³ Sehingga, proyek "tol laut" dengan pembangunan konektivitas yang tanggung-tanggung, yang masih disertai sentralisasi birokrasi, tidak efektif untuk mengurangi biaya transportasi, termasuk untuk ijin penangkapan ikan, yang akan membuat segalanya menjadi mahal.⁵⁴

Respons Australia sendiri sejauh ini, sejak kebijakan Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo diluncurkan, tidak bersifat reaktif, apalagi bernada negatif. Kerjasama bisa

⁴⁹ Seperti dikemukakan oleh Direktur Kajian Asia-Pasifik Kemlu RI, dalam seminar internasional "Maritime Security in East Asia" di CSIS Jakarta pada tanggal 17 Maret 2015.

⁵⁰ Wawancara dengan Wang Sheng, Sekretaris Pertama, Kepala Seksi Politik Kedubes RRC di Indonesia, di CSIS Jakarta pada tanggal 17 Maret 2015.

⁵¹ Wawancara dengan Kol. (laut) Bayu, Asisten Operasi Lantamal XI, Merauke, di Mako Lantamal XI, Kabupaten Merauke, di Kota Merauke, Propinsi Papua, pada 12 Juni 2015. Wawancara dengan Asisten Hukum Lantamal XI, di Mako Lantamal XI Kabupaten Merauke, di Kota Merauke, pada tanggal 12 Juni 2015.

⁵² Wawancara dengan Asisten Bidang Pembangunan Kabupaten Maluku Tenggara Barat, sekaligus Pelaksana Tugas (PLT) Dinas Kelautan dan Perikanan, Bpk. Utha Kabalmay, di Ruang Kerja Asisten Bidang Pembangunan Kabupaten Maluku Tenggara Barat, di Kota Saumlaki, pada tanggal 1 Juli 2015.

⁵³ Lihat, Poltak Partogi Nainggolan, *Masalah Keamanan Maritim di Kawasan*, Jakarta: Azza Grafika, 2014

⁵⁴ Wawancara dengan Nuryanto, nelayan Merauke, di pelabuhan Merauke, Propinsi Papua, pada 11 Juni 2015. Lihat kembali, Tridoyo Kusumastanto, *Kebijakan Tatakelola Kelautan Indonesia*. Bogor: IPB, 2010; RP, Suyono, *Shipping: Pengangkutan Internasional Ekspor-Impor melalui Laut*. Jakarta: PPM, 2007.

dikembangkan lebih jauh, terutama di wilayah pulau-pulau terdepan, yang berhadapan langsung dengannya. Kota Saumlaki di Pulau Yamdena di Kabupaten Maluku Tenggara sangat potensial bisa mengambil manfaat dari kerjasama semacam ini. Selama ini, Saumlaki dan wilayah pulau-pulau kecil di sekitarnya telah dapat menikmati buah kerjasama yang baik secara tidak langsung, misalnya dari pelaksanaan Sail Banda dan Sail Morotai.⁵⁵

Dari Amerika Serikat (AS), Homeland Security Adviser Presiden Obama, di tahun 2014 telah mengunjungi kantor Bakamla untuk memperoleh kejelasan mengenai bagaimana pengimplementasian konsep Poros Maritim Dunia. Utusan khusus Obama itu telah berdiskusi lebih lanjut mengenai lalu-lintas manusia di kawasan, pemberantasan terorisme, dan peran *Coast Guards* (Bakamla) di Indonesia.⁵⁶ Juga, Atase Pertahanan AS, disertai 2 profesor peneliti masalah kelautan, telah mengunjungi kantor Bakamla untuk mendiskusikan masalah-masalah keamanan maritim dan kerjasama multilateral di kawasan. Bersama Jepang, Atase Pertahanan AS itu menawarkan program pelatihan untuk Bakamla, termasuk pembangunan *Coast Guards Academy*, sebagai bagian dalam perekrutan dan pengembangan lebih lanjut para kadet Akademi Angkatan Laut.⁵⁷

Pemerintah AS, melalui Dubes Robert O'Blake, melalui program *Indonesia-America Partnership for Marine and Fisheries Vocational Education*, telah menyerahkan dana sebesar 33 juta

dolar AS untuk membantu program kemaritiman Indonesia, terutama mengawasi penangkapan ikan secara ilegal. Sebelum ini, Pemerintah AS telah menyalurkan dana sebesar 35 juta dolar AS untuk program kemaritiman Indonesia. Pemerintah AS menyatakan sangat peduli atas konservasi laut Indonesia yang kaya dengan SDA ikan.⁵⁸ Badan Atmosfer dan Kelautan Nasional AS (NOAA) tengah berupaya membantu KKP menyediakan satelit baru bagi Indonesia, sehingga bisa membantu memberantas perahu/kapal nelayan asing yang melakukan kegiatan *illegal fishing* di malam hari.

Jadi, dapat dilihat, baik Tiongkok sebagai negara adidaya baru Pasca-Perang Dingin, maupun AS, yang hendak mengembalikan hegemoninya di kawasan Asia Tenggara, sama-sama memberikan respons terhadap adanya kebutuhan pembangunan infrastruktur Indonesia yang krusial. Karena itu, respons kedua negara, dan juga negara besar lainnya, seperti Jepang dan Australia, tidak hanya meliputi bantuan finansial, namun juga yang bersifat fisik atau peralatan dan pengembangan sarana serta SDM pengelolanya. Pemerintah Tiongkok lebih antusias dalam proposal investasinya dan ambisius dalam merealisasinya, sebab didukung secara realistis oleh kapasitas ekonominya yang berkembang pesat karena secara konsisten didukung pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Sementara, negara-negara lain masih menghadapi pertumbuhan ekonomi yang stagnan dan masalah yang semakin kompleks di kawasan lain akibat keterlibatannya yang kian mendalam di sana. Itulah pula sebabnya, negara di luar Tiongkok yang mempunyai keterbatasan ekonomi untuk membantu, tampak jauh lebih sedikit ataupun absen menawarkan proposal mereka untuk pembangunan infrastruktur laut di Indonesia dalam rangka perwujudan kebijakan Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo.

B. Respons atas Penegakan Hukum

Salah satu tantangan dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia adalah melakukan penegakan hukum secara tegas terhadap pelanggaran di

⁵⁵ Wawancara dengan Asisten Operasi Lanal Saumlaki, Kapten Pelaut Bernard Iskandar, di Mako Lanal Kota Saumlaki, pada tanggal 30 Juni 2015.

⁵⁶ FGD dengan Deputy Bidang Politik, Hukum, Pertahanan dan Keamanan Kementerian PPN/Bappenas dan Deputy Bidang Kebijakan dan Strategis Keamanan Laut (Bakamla RI) mengenai "Doktrin Poros Maritim Dunia dan Respons Negara di Kawasan," diadakan oleh P3DI, Setjen DPR pada tanggal 11 Maret 2015 di R. Rapat Kapus P3DI Setjen DPR.

⁵⁷ FGD dengan Deputy Bidang Politik, Hukum, Pertahanan dan Keamanan Kementerian PPN/Bappenas dan Deputy Bidang Kebijakan dan Strategis Keamanan Laut (Bakamla RI) mengenai "Doktrin Poros Maritim Dunia dan Respons Negara di Kawasan," diadakan oleh P3DI, Setjen DPR pada tanggal 11 Maret 2015 di R. Rapat Kapus P3DI Setjen DPR.

⁵⁸ Lihat, "AS Siap Bantu Pemberantasan Pencurian Ikan di Indonesia," *Kompas*, 21 Januari 2015, h. 17.

wilayah perairan Indonesia. Terkait ini, Menteri KKP, Susi Pudjiastuti telah mengeluarkan kebijakan membakar dan menenggelamkan kapal-kapal yang telah disita pengadilan dan kasusnya telah *inkracht*, atau terbukti melakukan *illegal fishing*. Pada 5 Desember 2014, TNI-AL menenggelamkan 3 kapal Viet Nam yang terbukti melakukan *illegal fishing* di perairan Natuna. Pada hari yang sama, Polisi Air RI menenggelamkan 3 kapal Filipina di perairan Talaud. Kemudian, pada 21 Desember 2014, Kapal Century-4 dengan ukuran 250 GT dan Century-7 asal Thailand berbendera Papua Nugini dengan ukuran 200 GT ditenggelamkan di perairan Ambon, karena telah melakukan kegiatan serupa di perairan Arafuru. Penenggelaman kapal-kapal asal Malaysia, Filipina, Thailand, dan Viet Nam itu diperkirakan telah menyebabkan kerugian lebih 2 miliar dolar AS setahun di pihak-pihak yang berkepentingan di negara-negara tersebut.⁵⁹

Selanjutnya, pada 27 Desember 2014, kapal berbendera Panama (!), Hai Fa, berbobot 4.306 gross ton (GT), atau yang terbesar selama ini terlibat dalam *illegal fishing*, milik warga negara Tiongkok, telah ditangkap KRI John Lie-358 di perairan pelabuhan Wanam, Merauke, Papua. Sayangnya, kapal ini, sekalipun telah dinyatakan bersalah, hanya dikenakan denda Rp. 200 juta subsider 6 bulan penjara, pada sidang Maret 2015. Pengamat asing⁶⁰ mencurigai ada persetujuan yang telah dibuat antara Pemerintah Tiongkok dan Indonesia yang mengizinkan kapal-kapal Tiongkok menangkap ikan diperaian dekat Papua. sehingga pengadilan telah menjatuhkan hukuman yang begitu ringan, lepas dari kenyataan selama ini yang menunjukkan buruk dan korupnya kinerja pengadilan Indonesia. Menteri KKP Susi Pudjiastuti sendiri telah membantah adanya kerjasama ataupun sikap kooperatif terhadap kapal-kapal pelaku kegiatan *illegal fishing* asal Tiongkok. Persoalannya adalah buruknya integritas para penegak hukum di Indonesia.⁶¹

Keputusan Pengadilan Perikanan Ambon tersebut telah membuat kemarahan Menteri KKP Susi Pudjiastuti, sehingga ia Susi Pudjiastuti melakukan banding dan mengancam menenggelamkannya, karena begitu besarnya kerugian negara yang diitumbulkannya. Sebab, selain telah mematikan VMS (*Vessel Monitoring System*) dan AIS (*Automatic Identification System*), dan tidak memilki SLO (*Surat Laik Operasi*), kapal asal Tiongkok kedapatan mencuri 15 ton hiu jenis lonjor atau lanjaman, dan ikan hiu martil yang dilindungi, serta 800.658 kg ikan campuran dan 100.044 kg udang.⁶² Kasus kapal Hai Fa yang belum ditenggelamkan ini mengikuti proses pengadilan kapal-kapal Tiongkok berbendera Indonesia yang sudah lebih dulu ditangkap dan diadili, yaitu Sino 36, Sino 26, Sino 15, Sino 33, Sino 35, Sino 27, yang telah ditangkap KRI Abdul Halim Perdanakusuma-355 di perairan Arafura pada Oktober 2014.⁶³

Dalam berita yang disiarkan pemerintah pada 12 Maret 2015, 3 kapal milik Filipina telah diledakkan dan ditenggelamkan di Pulau Buaya, di wilayah perairan Sorong.⁶⁴ Tindakan keras tidak hanya ditunjukkan kepada para nelayan asal Filipina, Thailand, dan Viet Nam, namun juga para nelayan asal Malaysia. Sebab, berdasarkan catatan Kemlu RI, dari sebanyak 544 nelayan asing yang telah ditangkap akibat *illegal fishing* pada 16 dan 17 Nopember 2014 di perairan Kalimantan, sebagian besar adalah warga Malaysia, dan sisanya warga Filipina, yang masih ada hubungannya dengan kelompok etnik pelaut nomaden Bajo.⁶⁵ Tindakan

⁵⁹ Nani Afrida, "Illegal Fishing: Susi torpedoes Navy over Chinese vessel," *The Jakarta Post*, February 26, 2015, h. 1.

⁶⁰ Wawancara dengan Prof. Ann Marie-Murphy, pengajar hubungan internasional dari Colombia University dan Seton-Hall University, Maryland, di Jakarta, pada tanggal 5 Mei 2015.

⁶¹ Lihat, RR Ariyani, "Susi Ngotot Tenggelamkan Hai Fa," *Koran Tempo*, 20 April 2015: 20; "Di Darat, Hai Fa Malah Selamat," *Majalah Tempo*, 5 April 2015, h. 100-102.

⁶² Lihat, Ariyani, *ibid*; "Di Darat, Hai Fa Malah Selamat, *ibid*. Lihat juga, "Putusan Hai Fa Dikuatkan," *Kompas*, 6 Mei 2015, h. 18.

⁶³ Efri Ritonga, "Cina Bergantung pada Ikan Indonesia," *Koran Tempo*, 15 April 2015, h. 4. Dalam wawancara dengan Kol. (laut) Bayu, Asisten Operasi, dan juga dengan Asisten Hukum Lantamal XI, di Mako Lantamal XI, Kabupaten Merauke, di Kota Merauke, Propinsi Papua, pada 12 Juni 2015, terkuak kalau kapal-kapal itu hanya dimanfaatkan para "bandar" ikan asal China dan Thailand, atau sekadar pasang bendera merah putih untuk mendukung kepentingan kegiatan *illegal fishing* asing. Pengusaha besar perikanan nasional Indonesia asal Jakarta hanya ambil *fee* saja.

⁶⁴ *Jak TV live*, 12 Maret 2015, h. 20.00-22.00.

⁶⁵ Lihat, "Keberatan Malaysia Diabaikan," *Republika*, 28 Nopember 2015, h. 2.

tegas untuk memusnahkan kapal asing yang telah terbukti melakukan *illegal fishing*, terus dilakukan. Terhadap kapal pencuri ikan asal Malaysia, pada 20 Maret 2015, 2 kapal telah diledakkan di depan dermaga Polisi Air Polda Kalimantan Timur.⁶⁶

Menurut pihak AL, di fora internasional, dalam beberapa kesempatan mereka menyampaikan visi pemerintahan baru Indonesia itu, ada juga kalangan pemerintahan di negara asing yang tidak terkejut dengan apa yang sudah diimplementasikan Menteri KKP Susi Pudjiastuti di perairan Indonesia. Karena, apa yang dilakukan pemerintah negara lain, justru ada yang lebih keras lagi, termasuk dengan tindakan pemotongan (*scrapping*) kapal oleh AL Malaysia terhadap kapal-kapal pelaku *illegal fishing* di wilayahnya.⁶⁷ Bahkan, dalam beberapa kasus sebelum ini, tindakan Pemerintah Australia lebih keras lagi, dengan membakar dan menenggelamkan kapal pelakunya, tanpa peduli dengan nasib orang-orang di dalamnya para nelayan dan nakhoda kapal dipaksa keluar dari kapal dan berenang mencari selamat masing-masing.⁶⁸ Bedanya kebijakan pembakaran dan penenggelaman kapal di Australia dengan di Indonesia, di Indonesia, proses penembakan/pembakaran dan penenggelaman kapal-kapal dilakukan dengan mengundang para wartawan, untuk memperoleh publisitas yang luas.

Tindakan tegas yang kian keras ditunjukkan oleh Menteri KKP Susi Pudjiastuti –pada 20 Mei 2015, di Hari Kebangkitan Nasional, dengan meledakkan 41 kapal asing yang telah selesai tuntas proses pengadilannya.⁶⁹ Kapal-kapal itu ditenggelamkan di beberapa perairan oleh aparat KKP, TNI-AL, PSDKP (Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan) dan lain-lain. Aparat PSDKP telah melakukan penenggelaman 19 kapal, dengan rincian: di perairan Pontianak, Kalimantan Barat, 6 kapal; Bitung, Sulawesi Utara, 11 kapal; Belawan, Sumatera Utara, 1 kapal, dan di perairan

Aceh 1 kapal. Sedangkan aparat TNI-AL melakukan penenggelaman 22 kapal di perairan Ranai, Kepulauan Riau. Keseluruhan kapal itu pemiliknya berasal dari Thailand, Viet Nam, Filipina, dan Tiongkok.

Menurut diplomat utama Kemlu, Arif Havas Oegroseno,⁷⁰ walaupun sikap Pemerintah RI sangat anti *illegal fishing*, namun ada celah-celah hukum yang bisa disalahgunakan para pelaku dari berbagai negara, termasuk melalui pemanfaatan ketentuan investasi di sektor perikanan, selain tumpang-tindihnya pengaturan mengenai sektor kelautan, dan mental korup aparat⁷¹ di balik keluarnya perijinan. Sehingga logis, *complaint* terhadap aksi pembakaran dan penenggelaman kapal oleh Pemerintah RI berdatangan dari negara tetangga ASEAN dan juga dari luar kawasan, seperti Tiongkok. Mereka menyampaikan sikap protes melalui surat resmi dalam bentuk Nota Diplomatik ke Kemlu. Reaksi ini tidak muncul di media massa, karena disampaikan dengan surat yang berkategori rahasia (*classified*). Pihak Kemlu juga telah membalas Nota Diplomatik tersebut dengan cara yang sama, dengan menjelaskan persoalannya. Negara-negara seperti Tiongkok, Thailand, Viet Nam, dan Filipina, pemerintah mereka bersikap sangat mempertanyakan dan memprotes sikap baru Pemerintah Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo dan Menteri KKP Susi Pudjiastuti, yang dinilai sangat berlebihan itu. Reaksi Pemerintah Malaysia tidak sekeras keempat negara di atas, karena jumlah nelayannya jauh lebih sedikit,

⁶⁶ Kompas TV, 20 Maret 2015, h. 20.50.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ “41 Kapal Asing Ditenggelamkan,” *Kompas*, 21 Mei 2015, h. 1.

⁷⁰ Wawancara dengan Arif Havas Oegroseno, diplomat utama dan ahli hukum laut Kemlu, di Kemlu pada 2 Maret 2015. Lihat juga, Arif Havas Oegroseno, “Dialogue and Cooperation in Maritime Security of ASEAN and ASEAN Regional Forum,” Department of Foreign Affairs of Republic of Indonesia, 2014.

⁷¹ Seperti dijelaskan Laksmana Muda (purn) Mangindaan, Ketua Forum Kajian Maritim, dalam seminar nasional “Penanggulangan *Maritime Transnational Organized Crimes* Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia,” di Kemlu pada tanggal 2 Maret 2015, korupsi adalah salah satu dari 4 kejahatan terbesar di sektor kelautan, di luar *armed robbery*, yang juga berlangsung di wilayah perairan Indonesia, sebagaimana yang dilaporkan pula oleh *Maritime Crime Programme*, 2014. Annual Report. UNODC.

termasuk yang melakukan kegiatan *illegal fishing*.⁷²

Secara realistis, Pemerintah Tiongkok sangat aktif melakukan pembelaan hukum dan diplomasi terhadap nelayan asal negerinya. Sementara, Pemerintah Filipina dikatakan sebagai yang aktif dengan perlindungan terhadap ABK-nya hanya melalui upaya diplomasi.⁷³ Akibat keputusan pengadilan yang kontradiktif dengan semangat Menteri Susi Pudjiastuti dalam memerangi kasus-kasus *illegal fishing*, kalangan diplomat asing sempat menilai Menteri KKP Susi Pudjiastuti telah bertindak diskriminatif, tidak berani mengambil tindakan keras yang sama terhadap kapal-kapal besar Tiongkok., kecuali terhadap kapal-kapal kecil (di bawah 100-2000 GT, dan bahkan 20 GT) asal negara kecil, tetangga Indonesia.⁷⁴

Namun, oleh koleganya sesama menteri, yaitu Ignasius Jonan, Menteri Transportasi, kebijakan yang tegas terhadap kapal-kapal asing pelanggar kedaulatan Indonesia juga diperlihatkan. Dalam 2 minggu pertama bulan Maret 2015,, terdapat 4 kapal Singapura yang diproses pengadilan, karena kedatangan tanpa dokumen saat berlayar di perairan Batam ketika kembali ke negaranya.⁷⁵

C. Implikasinya terhadap Sikap Tiongkok

Terhadap keputusan penembakan atau pembakaran dan penenggelaman kapal-kapal asal negerinya, Tiongkok telah mengajukan

nota protes dengan pengiriman Nota Diplomatik kepada Kemlu. Pihak Tiongkok telah mempertanyakan tindakan Pemerintah RI itu mengingat posisinya sebagai *flag state*. Pihak Tiongkok bahkan telah mempertanyakan kebijakan Pemerintah RI karena akan berdampak lebih lebih lanjut terhadap kapal-kapal dan para nelayan asal negerinya, jika tidak memberhentikan segala kegiatan mereka yang dinilai melanggar hukum di wilayah perairan Indonesia.

Yang lebih tampak mengada-ada adalah upaya pihak Kedubes Tiongkok untuk mengaitkannya dengan prospek investasinya yang begitu besar di Indonesia, dalam mendukung pembangunan proyek-proyek infrastruktur Poros Maritim Dunia Pemerintah Joko Widodo, yang menurutnya perlu diprioritaskan ketimbang kasus kapal-kapal nelayan Tiongkok yang telah tertangkap dan terbukti melakukan kegiatan *illegal fishing*, yang harus dihukum itu. Sikap ini seperti hendak mencari pemaaf atau menghindari tuduhan kesalahan. Lagi pula dalam studi lapangan, bukannya belum pernah ditemukan kasus pelanggaran yang dilakukan nelayan Tiongkok, seperti dalam kasus yang berhasil ditangkap aparat keamanan laut KKP, tetapi kemudian dibebaskan, karena ancaman serangan kapal AL Tiongkok yang datang kemudian, akibat terlambatnya kapal TNI-AL membantu.⁷⁶ Namun, di luar itu, dikatakan pihak Kedubes Tiongkok, mereka dapat memahami keputusan Menteri KKP Susi Pudjiastuti dan Presiden Joko Widodo yang tegas tersebut, sebab bagi mereka, itu hak Indonesia yang memiliki kedaulatan atas wilayah perairannya. Pemerintah Tiongkok sendiri harus menghormati kedaulatan wilayah Indonesia ini.⁷⁷

Laporan media mengungkapkan pihak Tiongkok pernah datang ke KBRI Beijing meminta *discreet negotiation*. Upaya *silent diplomacy*

⁷² Wawancara dengan pengamat hubungan internasional dan masalah-masalah kemaritiman asal Malaysia, Sumathy Permal, Peneliti Senior pada Center for Maritime Security and Diplomacy, Maritime Institute of Malaysia (MIMA), di CSIS Jakarta pada tanggal 17 Maret 2015.

⁷³ Wawancara dengan Komandan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Propinsi Maluku, di Hotel Amaris, Ambon, Propinsi Maluku, pada tanggal 11 Mei 2015.

⁷⁴ Lihat, "Gebrakan Susi Diledak" para Dubes," *Suara Karya*, 4 Maret 2015, h. 6. Pihak asing, mendengar adanya *rumour*, bahwa ada persetujuan yang telah dibuat antara Pemerintah China dan Indonesia, yang memberikan konsesi bagi kapal-kapal China untuk melakukan penangkapan ikan di dekat perairan Papua. Lihat, Wawancara dengan Prof. Ann Marie-Murphy, pengajar hubungan internasional dari Colombia University dan Seton-Hall University, Maryland, di Jakarta, pada tanggal 5 Mei 2015.

⁷⁵ Fadli. "Govt promises stern measures against illegal foreign vessels, *the Jakarta Post*, March 14, 2015, h. 5.

⁷⁶ M. Iqbal, "14 Kapal Pencuri Ikan China Kabur, Karena TNI telat Datang, Ini Kata Menhan," *detik.com*, 12 Desember 2012.

⁷⁷ Wawancara dengan Wang Sheng, Sekretaris Pertama, Kepala Seksi Politik Kedubes RRC di Indonesia, di CSIS Jakarta pada tanggal 17 Maret 2015.

Pemerintah Tiongkok ini ditolak mentah-mentah Menteri Susi, karena kasusnya sudah ditangani oleh pengadilan, dan ia ingin kasus itu ditangani secara transparan.⁷⁸ Pejabat di KKP mengungkapkan bahwa pengirim surat tersebut adalah pihak Kedubes Tiongkok di Jakarta, yang tujuan suratnya adalah KKP. Adapun isi surat itu meminta agar Kapal Hai Fa dan kapal-kapal Tiongkok lainnya yang tertangkap dalam kasus *illegal fishing* tidak ditenggelamkan.

Gagal melancarkan *discreet negotiation*, Menteri Pertanian Tiongkok yang mengurus persoalan kelautan negara itu, mencoba mengupayakan pendekatan ke aktor non-negara, yakni pengusaha Indonesia, Tommy Winata, yang sangat berpengaruh dan selama ini berkongsi dengan perusahaan-perusahaan dan kapal-kapal atau ABK asal Tiongkok. Dalam hal ini, utusan atau tim khusus Pemerintah Tiongkok menemui Tommy Winata di Jakarta, agar bisa dipertemukan dengan Menteri Susi, sekaligus melobi agar kapal-kapal mereka yang ditangkap tidak ditenggelamkan. Jadi, dalam merespon kebijakan Pemerintah Indonesia, Pemerintah Tiongkok telah mengupayakan kombinasi diplomasi dengan aktor negara dan non-negara.⁷⁹ Namun, upaya ini gagal, karena pengusaha Indonesia itu mendukung kebijakan Menteri KKP Susi Pudjiastuti.⁸⁰

Pemerintah Tiongkok sendiri tidak jujur dengan keterangan atau pengakuannya, baik yang diperlihatkan pihak Kedubesnya di Jakarta maupun pemerintahnya di Beijing, ataupun pihak pengusahanya. Pengusaha mereka terlebih mengklaim menderita kerugian sampai 180 juta dolar AS, sekitar Rp. 2,33 triliun.⁸¹ Demikian pula, Deputi Dirjen Perikanan Kementerian Pertanian Tiongkok, Cui Lifeng, ketika mengundang Minister Counsellor Ekonomi

KBRI Beijing dan Sekretaris Fungsi Ekonomi pada 16 Februari 2015 menyatakan kerugian yang dialami negaranya sebesar 130 juta dolar AS, di antaranya yang diakibatkan keputusan (moratorium) Menteri Susi pada Nopember 2014, yang menghentikan ijin operasi kapal-kapal ikan eks asing.⁸² Juga, dinyatakan terdapat kerugian sebesar 50 juta dolar AS yang dialami Tiongkok akibat ditahannya 24 ribu ton ikan yang tidak bisa dikirim ke Tiongkok, akibat kebijakan Menteri Susi yang melarang penggunaan pukat hela dan pukat tarik. Sementara, menurut pihak Tiongkok, nilai investasi perusahaan Tiongkok di Indonesia sejak tahun 2007 mencapai 620 juta dolar AS, yang antara lain untuk membangun basis perikanan dan kapal penangkap ikan, yang merupakan mayoritas kapal dengan alat tangkap.⁸³

Menteri KKP Susi Pudjiastuti membantah keterangan pemerintah dan pengusaha Tiongkok itu, dengan mengatakan banyak kapal Tiongkok telah mengambil hasil laut Indonesia secara ilegal, misalnya dengan menangkap ikan tanpa izin dan menggunakan alat tangkap terlarang, yakni jenis *trawl* (pukat harimau) yang merusak lingkungan dan telah dilarang secara internasional.⁸⁴ Senada dengan itu, Sekjen Kementerian Kelautan, Sjarief Widjaya, meragukan kerugian yang diungkapkan Tiongkok. Ia lebih jauh mempertanyakan, kontribusi kapal-kapal ikan Tiongkok terhadap penerimaan Indonesia, baik penerimaan bukan pajak, maupun dalam bentuk setoran pajak.⁸⁵ Dirjen Kerjasama Perdagangan Internasional juga mengkritik, seharusnya Tiongkok menghargai aturan yang diterapkan di Indonesia, dan tidak boleh berbuat seenaknya atas nama investasinya di Indonesia, seperti pembelaan terhadap kepentingan negerinya yang disampaikan pejabat Kedubesnya di Jakarta.⁸⁶ Indonesia sendiri, jika tunduk pada tekanan Tiongkok, akan mengalami kerugian sampai 10 miliar dolar AS, selain jika

⁷⁸ Lihat, "Menteri Susi Tolak Lobi Bebaskan Kapal," *Tempo.co*, 26 Februari 2015. Lihat juga, "Kasus Kapal Haifa: Cina Disebut Ajak Negosiasi," *Koran Tempo*, 15 April 2015, h. 1.

⁷⁹ Tentang implementasi diplomasi oleh aktor yang beragam, lihat Ranny Emilia, *Praktek Diplomasi*. Jakarta: Baduose Media, 2013.

⁸⁰ Lihat, "Ditolak Susi, Utusan Cina Temui Tomy Winata," *Tempo.co*, 23 Februari 2015.

⁸¹ Ariyani, RR. "Buntut Kebijakan Menteri Susi: Cina Klaim Merugi Rp. 2 Triliun," *Koran Tempo*, 16 April 2015, h. 5.

⁸² *Ibid.*

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ "Menteri Susi Tolak Lobi Bebaskan Kapal," *Tempo.co.id*, 26 Februari 2015.

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Lihat kembali, wawancara dengan Wang Sheng, Sekretaris Pertama, Kepala Seksi Politik Kedubes RRC di Indonesia, di CSIS Jakarta pada tanggal 17 Maret 2015.

tidak menerapkan aturan pelarangan tersebut, akan mengalami kesulitan bersaing dengan negara-negara eksportir perikanan lainnya.

Sikap Tiongkok yang terus asertif terhadap Pemerintah Joko Widodo, khususnya kebijakan Menteri Susi, diperlihatkan oleh Menlunya, Hong Lei. Ia secara langsung menyampaikan keprihatinan yang serius negaranya setelah pada 20 Mei 2015, pada Hari Kebangkitan Nasional, Menteri Susi kembali memerintahkan pembakaran/penembakan, dan penenggelaman kapal, yang melibatkan 1 kapalnya, "Gui Xei Yu 12661," dengan bobot 300 GT, yang telah ditahan dan diproses pengadilan sejak (20 Juni) 2009.⁸⁷ Ini merupakan penenggelaman kapal asal Tiongkok pertama oleh Indonesia setelah gagal dengan kapal "Hai Fa" di atas.

D. Implikasinya terhadap Sikap Negara Lain

Anggota ASEAN, Viet Nam, setelah banyak kapal dan nelayannya ditangkap akibat kegiatan *illegal fishing*, memperlihatkan reaksinya terhadap sikap Pemerintah Joko Widodo yang keras seperti tercermin dalam langkah Menteri KKP Susi PUDjiastuti. Negeri itu telah mengutus Ketua Partai Komunis-nya ke Indonesia menemui pihak yang berwenang untuk meminta penjelasan terhadap kebijakan Pemerintah RI itu. Sebenarnya, kedatangan utusan penting Pemerintah Viet Nam itu untuk mengupayakan pembebasan bagi para nelayannya yang ditangkap akibat kegiatan melawan hukum di perairan Indonesia.

Perlu diungkapkan di sini, ada Nota Diplomatik dari Hanoi yang disampaikan ke Kemlu, berisi seruan pembebasan bagi para nelayan mereka yang ditangkap, lepas dari permasalahan hukum yang telah mereka lakukan.⁸⁸ Walaupun tidak ada sikap protes keras Pemerintah Viet Nam dan reaksi keras

dari nelayannya yang paling banyak tertangkap, tetapi dikemukakan, mereka tidak nyaman dengan tindakan keras aparat Indonesia.⁸⁹ Tindakan yang diambil Pemerintah Indonesia selama ini di perairan dinilai diskriminatif, karena tidak berani melakukan hal yang sama terhadap kapal berbendera Tiongkok, yang telah tertangkap dan terbukti melakukan pelanggaran serupa. Penilaian Viet Nam ini tidak sepenuhnya benar, karena, kecuali untuk kasus kapal Hai Fa, terhadap kapal berbendera dan nelayan Tiongkok yang lain, yang telah terbukti melakukan pelanggaran di perairan Indonesia, Pemerintah Indonesia telah menunjukkan sikap dan tindakan yang sama.

Sementara itu, Pemerintah Filipina termasuk negara yang telah mengirimkan Nota Diplomatik mempertanyakan kasus penembakan/pembakaran dan penenggelaman atas kapal-kapalnya, serta penangkapan atas nelayan-nelayannya, yang telah dituding melakukan kegiatan *illegal fishing* di wilayah hukum Indonesia. Secara khusus, Filipina menuding Indonesia telah melakukan pelanggaran ketentuan UNCLOS⁹⁰ akibat kebijakannya yang dinilai berlebihan tersebut. Hal ini wajar, sebab nelayan Filipina juga termasuk yang banyak tertangkap dengan kapal mereka ataupun menggunakan kapal lain, termasuk yang berbendera Indonesia.

Dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lain, respons yang diperlihatkan Pemerintah Filipina terhadap agenda Poros Maritim Dunia-nya Presiden Joko Widodo sangat konstruktif. Dapat dikatakan, tidak ditemukan reaksi atau protes atas kebijakan pemerintah baru Indonesia yang keras di sektor maritime, terkait dengan penenggelaman kapal atas para pelaku *illegal fishing*. Presiden Aquino bahkan menyambut baik kesepakatan (MOU) khusus untuk memerangi bersama pencurian

⁸⁷ Tama Salim. "Susi goes after Chinese boats," *The Jakarta Post*, May 23, 2015, h. 1.

⁸⁸ Penjelasan Bakamla dalam FGD di P3DI dengan Deputi Bidang Politik, Hukum, Pertahanan dan Keamanan Kementerian PPN/Bappenas dan Deputi Bidang Kebijakan dan Strategis Keamanan Laut (Bakamla RI) mengenai "Doktrin Poros Maritim Dunia dan Respons Negara di Kawasan," di P3DI, Setjen DPR pada tanggal 11 Maret 2015.

⁸⁹ Seperti diungkapkan salah satu ahli dari lembaga riset pemerintahnya, Dr. Nguyen Nam Duong, Deputi Dirjen di Lembaga Kebijakan Luar Negeri dan Studi Strategis Akademi Diplomasi Viet Nam, dalam wawancara di CSIS, Jakarta, pada tanggal 17 Maret 2015.

⁹⁰ Lihat kembali, *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2010.

ikan, yang tidak dilaporkan, di bawah sebuah Komisi Bersama Filipina-Indonesia. Begitu pula, Aquino menyampaikan tawaran kepada para pengusaha Filipina untuk menanamkan modal mereka di sektor perikanan dan maritim Indonesia.⁹¹

Reaksi negatif datang dari Thailand. Praporn Ekouru, Ketua Asosiasi Perikanan Provinsi Songkhla, Thailand, yang mengungkapkan, terdapat sekitar 300 kapal Thailand yang mencari ikan di Indonesia sebelum keputusan moratorium dikeluarkan Menteri Susi.⁹² Nelayan Thailand enggan dipersalahkan dalam kasus tuduhan kegiatan *illegal fishing* yang dituduhkan kepada mereka. Sebab, menurut mereka, yang terjadi di lapangan, mereka menggunakan nama-nama Indonesia di kapal-kapal mereka, karena itu praktek yang lazim, dengan menggunakan jasa *broker* yang mengurus perizinan, dengan membayar sejumlah uang. Begitu pula, saat tertangkap, mereka diperas oleh aparat keamanan Indonesia, dengan tuduhan diarahkan kepada TNI-AL, Polisi Air, dan KKP, yang menyebabkan keuntungan mereka menjadi sedikit. Mereka membayar lewat orang-orang yang sudah ditentukan *broker*, yang masuk jaringan mereka.⁹³

Namun, Pemerintah Thailand dan Pemerintah Indonesia sepakat membentuk Kelompok Kerja untuk mengatasi masalah serius *illegal fishing* ini. Langkah Presiden Joko Widodo dan PM Prayut Chan-O-Cha untuk memberantas penangkapan ikan secara ilegal itu tercapai dalam pertemuan bilateral di tengah-tengah pelaksanaan Konferensi Asia Afrika (KAA) pada 23 April 2015. Dalam kesepakatan ini, kedua negara juga setuju untuk memberikan akses hukum bagi ABK masing-masing negara, yang dituduh terlibat dalam kasus *illegal fishing*.

⁹¹ "Joko Widodo-Aquino Sepakat Perangi Narkoba dan Pencurian Ikan," *Koran Tempo*, 10 Februari 2015, h. 6.

⁹² "Praporn Ekouru: Ada Broker yang Mengurus," *Majalah Tempo*, 1 Maret 2015, h. 72.

⁹³ Keterangan ini kemudian dibantah Kadispen TNI-AL, Laksmana Pertama Manahan Simorangkir, yang mengatakan, bisa saja oknum di Thailand dan Indonesia yang mengaku aparat yang meminta uang pada mereka. Lihat, "Praporn Ekouru: Ada Broker yang Mengurus," *Majalah Tempo*, 1 Maret 2015, h. 72.

Pemerintah Thailand lalu mengakui sejumlah nelayannya terlibat dalam kegiatan penangkapan ikan secara ilegal di perairan Indonesia, dan berkomitmen untuk menyelesaikannya. Bahkan, mereka juga berkomitmen untuk menghukum perusahaan-perusahaan perikanan mereka yang tidak benar. Lebih jauh lagi, dalam penjelasan kepada Menko Maritim, Indroyono Soesilo, Pemerintah Thailand berkomitmen untuk memasang VHS di 7.000 kapal miliknya untuk dapat memantau pergerakan kapal-kapal itu.⁹⁴ Mereka berjanji mengawasi lebih ketat lagi kapal ikan mereka sambil menandatangani sebuah perjanjian kerjasama untuk memerangi *illegal fishing*.

Dari negeri jiran, ketika kebijakan penenggelaman kapal *illegal fishing* baru dijalankan Pemerintah Indonesia, Menlu Malaysia, Datuk Seri Anifah Aman, mengaku keberatan dengan kebijakan tersebut.⁹⁵ Petinggi Malaysia pun menyesalkan ditangkapnya ratusan nelayan asal negerinya, karena ini dianggap melanggar kesepakatan kedua negara dalam memulangkan nelayan yang tertangkap melanggar wilayah perairan masing-masing. Tetapi, tampaknya Menlu Malaysia itu lupa bahwa kesepakatan berlaku hanya di wilayah yang berstatus masih abu-abu, atau belum jelas milik siapa.

Sikap yang lebih lunak diperlihatkan Kedubes Malaysia di Jakarta, yang secara diplomatis menyatakan menghormati tindakan Pemerintah Indonesia yang melakukan penembakan atau pembakaran dan penenggelaman kapal-kapal yang telah terbukti di pengadilan melakukan kegiatan *illegal fishing*.⁹⁶ PN Najib sendiri, dalam pertemuan dengan Presiden Joko Widodo dalam kunjungannya keliling ASEAN, sepakat menyatakan bahwa para nelayan di wilayah sengketa harus ditangkap, dan mereka yang telah melanggar masuk ke dalam perairan negara lain harus menghadapi tindakan

⁹⁴ "RI dan Thailand Bentuk Pokja Berantas "Illegal Fishing," *Suara Pembaruan*, 24 April 2015, h. B3.

⁹⁵ "Keberatan Malaysia Diabaikan," *Republika*, 28 Nopember 2015, h. 2.

⁹⁶ *Kompas TV*, 12 Maret 2015, h. 20.49.

hukum.⁹⁷ Sikap ini merepresentasikan secara resmi sikap Pemerintah Malaysia terhadap Pemerintah Joko Widodo dalam penegakan hukum di laut, sebagai bagian dari upaya mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Menyadari lebih sedikitnya jumlah nelayan di Malaysia dibandingkan dengan di Indonesia, sementara negara itu tengah menghadapi menipisnya persediaan ikan, yang bisa saja semakin buruk kondisinya akibat kebijakan moratorium penangkapan ikan oleh pihak asing dan penenggelaman kapal-kapal pelaku *illegal fishing*, Dubes Malaysia di Jakarta telah menyampaikan keinginan negerinya untuk meningkatkan impor ikan dari Indonesia.⁹⁸

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Respons berbagai negara di kawasan Asia Tenggara terhadap implementasi agenda Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo tampak beragam, namun tidak memperlihatkan perbedaan yang signifikan di antara mereka. Mereka bersikap antusias menyambut proposal proyek-proyek infrastruktur maritim yang menawarkan manfaat dan dapat memberi keuntungan yang besar, seperti halnya sikap Tiongkok, walaupun tetap berhati-hati dalam realisasi komitmen dan dukungan mereka kemudian. Sikap yang berbeda, yang mempertanyakan dan mengkritik, muncul, ketika Pemerintah Joko Widodo bersikap tegas dan keras, seperti dalam kebijakan Menteri KKP Susi Pudjiastuti, dalam penegakan hukum atas para pelaku *illegal fishing* asal negeri mereka masing-masing. Hal ini wajar, mengingat penegakan hukum yang dilancarkan negara yang dirugikan berarti adalah kerugian bagi negara yang selama ini menikmati bisnis ilegal mereka. Sebaliknya, negara yang tidak terlibat dalam aksi ini, dan yang tidak tergantung dari bisnis ilegal di laut ini, mudah menyadari dan mengoreksi langsung kesalahannya. Negara

ini pula yang tidak akan berkontestasi, apalagi berupaya menghambat realisasi agenda Poros Maritim Dunia Indonesia.

Upaya penegakan hukum di perairan Indonesia, yang menggunakan pendekatan bergaya *celebrities*, telah mengundang sensasi yang luas dari media massa dan menimbulkan hiruk-pikuk di lapangan dan dalam hubungan antarnegara. Langkah ini akan cenderung menimbulkan kompleksitas baru, yang malah akan menyulitkan upaya penegakan hukum selanjutnya. Agar tidak menimbulkan keriuhan dan kompleksitas baru, perlu koordinasi yang baik antara para pemangku kepentingan dalam melakukan penegakan hukum atas pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan Indonesia, demi suksesnya realisasi agenda Poros Maritim Dunia. Hal ini penting, misalnya, dengan adanya upaya Kemlu untuk dapat membuat semacam *aide memoire*, sehingga dapat menjelaskan dengan baik kepada dunia internasional, khususnya negara yang tersangkut masalah pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia, mengenai persoalan yang terjadi terkait dengan kegiatan *illegal fishing* yang telah dilakukan kapal-kapal eks negara mereka. Dengan demikian, posisi Pemerintah Indonesia tidak mudah disudutkan, seolah-olah telah melakukan pelanggaran hukum internasional. Padahal, realitas hukum yang telah terjadi di lapangan, justru sebaliknya. Sehingga, negara lain yang terlibat masalah, tidak bersikap reaktif, apalagi asertif, terhadap langkah Pemerintah Indonesia.

Kebijakan tegas, yang, walaupun masih dalam koridor hukum, sering disamakan dengan keras, yang telah dilancarkan Pemerintah Joko Widodo, terutama Menteri Susi, dalam memerangi berbagai bentuk kegiatan *illegal fishing*, walaupun semula telah menimbulkan pertanyaan dan juga kritik, diakui dapat memunculkan kepercayaan dan menumbuhkan sikap optimisme dunia internasional terhadap masa depan industri perikanan Indonesia. Kemudian, yang terpenting adalah, kelestarian sumber daya ikan Indonesia dapat terjaga dengan baik, bersamaan dengan dilaksanakannya upaya penegakan hukum yang tegas, dan peningkatan

⁹⁷ "Joko Widodo dan Najib Tunjok Juru Runding Selesaikan Sengketa Perbatasan," *Suara Pembaruan*, 7-8 Februari 2015, h. A9.

⁹⁸ *Ibid*.

kehadiran kapal-kapal dan aparat pengawas di lapangan. Agar keputusan moratorium penangkapan ikan oleh kapal-kapal asing dapat berjalan baik, dan selanjutnya nelayan tradisional atau lokal dapat berperan optimal, serta kelestarian ikan terjaga, pemberian ijin bagi mereka untuk bisa menangkap ikan dengan kapal-kapal dan alat tangkap yang lebih layak, sebaiknya bisa diberikan. Bahkan, sebaiknya, ijin menangkap ikan bagi kapal-kapal berukuran kecil, di bawah 5 GT, yang dimiliki nelayan kecil dan lokal pada umumnya, dan penangkapan ikan sejauh di wilayah perairan di bawah 4 mil laut, bisa dikembalikan ke pemerintah kabupaten. Ini semata untuk menggairahkan kehidupan sektor perikanan daerah setempat (lokal) dan para nelayan mereka.

Upaya penegakan hukum terhadap berbagai bentuk kegiatan *illegal fishing* itu sendiri harus dilakukan secara terkoordinasi. Untuk itu, peran institusi Bakamla yang telah dijamin dengan UU sejak tahun 2014, untuk menjalankan fungsi sebagai *Coast Guard*, yang diakui oleh hukum internasional, seharusnya didukung, dan jangan lagi dipersoalkan. Sebab, jika tidak, ini akan menimbulkan debat kembali di lapangan tentang institusi mana yang berwenang di lapangan (perairan) dalam menangkap para pelanggar hukum, selain TNI-AL. Sebagai konsekuensinya pula, Pemerintah Joko Widodo harus membantu Bakamla Wilayah Timur (Satgas III), yang berkedudukan di Ambon, untuk memiliki kantor dan sekaligus dermaga yang permanen dan kondusif dalam menjalankan tugasnya, selain perlu dibantu dengan upaya melengkapinya dengan kapal-kapal canggih dengan dukungan logistik dan SDM yang memadai. Sebab, tugas dan tanggung jawab mereka begitu penting dan berat untuk dapat menjaga dan melindungi wilayah timur Indonesia, terutama Propinsi Kepulauan Maluku, dan juga Sulawesi Tengah, khususnya Wakatobi, yang kaya dengan SDA ikan dan alamnya, yang selama ini menjadi incaran pelanggaran hukum pihak asing. Realisasi Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo sulit dilakukan tanpa dukungan penguatan peran

Bakamla di lapangan.

Kemudian, para diplomat Kemlu perlu memahami masalah-masalah teknis pelayaran internasionalsp dan perkembangan teknologi informasi yang digunakan di lapangan, selain mengenai masalah hukum laut internasional. Sehingga, dapat terbangun persepsi yang sama mengenai bentuk-bentuk pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia. Sementara itu, pemangku kepentingan lain dalam pembuatan kebijakan nasional, DPR, perlu segera menetapkan Komisi Maritim, yang akan menjadi mitra kerja Bakamla. Dengan demikian, Bakamla dapat memiliki mitra kerja yang tepat untuk menjelaskan permasalahan instansinya dan juga masalah-masalah yang dihadapi dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi mereka (tupoksi) di lapangan.

B. Rekomendasi

Dengan kebijakan yang kondusif, agenda Poris Maritim Dunia akan memperoleh dukungan yang kuat dari rakyat, khususnya nelayan, sebagai salah satu pemangku kepentingan utama. Sebaliknya, aturan pencegahan 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 perijinan pun harus diperbaiki, dengan mensyaratkan perolehan izin harus dari wilayah (tujuan) penangkapan ikan dimaksud, bukan dari KKP pusat (Jakarta) ataupun Kantor Dinasnya di propinsi atau tempat yang berbeda.

Pengaturan perijinan 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 batalkan, khususnya pemberlakuan UU mengenai kewenangan pemerintahan daerah dan perikanan terbaru. Tanpa itu, upaya mengurus perijinan 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 perijinan menangkap ikan bagi para nelayan dari pulau-pulau kecil, apalagi terluar, ke (ibukota) propinsi 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.

Selanjutnya, untuk terus mendukung sikap tegas Pemerintah Indonesia ketika berhadapan dengan negara-negara lain yang kapal-kapal dan nelayan mereka banyak melakukan pelanggaran di perairan Indonesia, Pemerintah Joko Widodo perlu memperkuat implementasi politik luar-negeri yang bebas dan aktif. Sikap kemandirian pemerintah dalam mengambil keputusan tetap harus diperlihatkan ketika berhubungan dengan pemerintah negara lain walaupun investasi asing dewasa ini dan di masa depan semakin banyak mengalir ke Indonesia. Sebaliknya, ketergantungan ekonomi kepada pemerintah negara sumber investasi harus dihindarkan, karena dapat membuat posisi tawar Indonesia menjadi lemah.

BIBLIOGRAFI

Buku:

- Ahmad Y Samantho dan Oman Abdurahman et., 2011. *Peradaban Atlantis Nusantara: Berbagai Penemuan Spektakuler yang Makin Meyakinkan Keberadaannya*. Jakarta: Ufuk Publishing House.
- Aleksius Jemadu, 2012. *Politik Global dalam Teori dan Praktek* (edisi 2). Jakarta: Graha Ilmu.
- Amarulla Octavian, 2012. *Militer dan Globalisasi* (cetakan kedua). Jakarta: UI Press.
- Anthony Reid, 2014. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680* (Jilid 1). Jakarta: Yayasan Pustaka Obor

Aryσιο Santos, 2010. *Atlantis: The Lost Continent Finally Found* (cetakan ketujuh) Jakarta: Ufuk Press,

Barry Buzan and Ole W'ver 2004. *Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

Daoed Joesoef, 2014. *Studi Strategi: Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Kompas.

Dicky R. Munaf dan Susanto, 2014. *Geopolitik dan Geostrategi: Keamanan dan Kedaulatan Laut*. Jakarta: Gramedia.

Elizabeth C. Economy and Michael Levi, 2014. *All Means Necessary: How Tiongkok's Resource Quest Is Changing the World*. Oxford: Oxford University Press.

Geoff Dyer. *The Contest of the Century*. Knopf, 2013.

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

Hasjim Djalal, 2002. *Preventive Diplomacy in Southeast Asia: Lessons Learned*. Jakarta: The Habibie Center.

Helmy Yahya dan Reinhard R. Tawas, 2014. *Pengeliling Bumi Indonesia Adalah Orang Indonesia: Enrique Maluku* Jakarta: Ufuk Publishing House.

I Made Andi Arsana, 2007. *Batas Maritim Antar-Negara*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Ismantoro Dwi Yuwono, 2014. *Janji-janji Joko Widodo-JK*. Jakarta: Media Pressindo.

Kresno Buntoro, 2012. *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal, 2012.

Ludiro Madu et. al. (eds.), 2010. *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas: Isu, Permasalahan, dan Pilihan Kebijakan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

- Makmur Supriyatno, 2014. *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Maritime Crime Programme, 2014. Annual Report. UNODC.
- Marsetio, 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta: Universitas Pertahanan.
- Michael E. Brown (ed.), 2003. *Grave New World: Security Challenges in the 21st Century*. Washington D.C.: Georgetown University Press.
- Michael Umbas (ed.), 2014. *Solusi Joko Widodo*. Jakarta: Gramedia.
- Ooi Kee Beng and Ding Choo Ming (eds.), 2007. *Continent, Coast, Ocean: Dynamics of Regionalism in Eastern Asia*. Singapore: ISEAS.
- Poltak Partogi Nainggolan, 2014, *Masalah Keamanan Maritim di Kawasan*. Jakarta: Azza Grafika, 2014.
- _____, 2012. *The Indonesian Military Response to Reform in democratic Transition: A Comparative Analysis of Three Civilian Regimes 1998-2004*. Jakarta: Azza Grafika.
- Randall Doyle, 2013. *The Geopolitical Power Shift in the Indo Pacific Region: America, Australia, China, and Triangular Diplomacy in the Twenty First century*. Lexington Books.
- Ranny Emilia. 2013. *Praktek Diplomasi*. Jakarta: Baduose Media.
- Ricklef, J, 2013. *Sejarah Asia Tenggara*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Salim, 2014. *Kodrat Maritim Nusantara: Catatan Strategis Kemaritiman*. Jakarta: Yogyakarta: Leutika Prio.
- Susanto Zuhdi, 2014. *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu.
- Suyono, RP, 2007. *Shipping: Pengangkutan Internasional Ekspor-Impor melalui Laut*. Jakarta: PPM.
- The Future of the Seas in East Asia: Forging A Common Maritime Future for ASEAN and Japan. Jakarta: CSIS, 2015.
- Tim Ahli Serknas Jokowi, 2014. *Jalan Kemandirian Bangsa.*, Jakarta: Gramedia.
- Tridoyo Kusumastanto, 2010. *Kebijakan Tatakelola Kelautan Indonesia*. Bogor: IPB.
- United Nations Convention on the Law of the Sea. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia, 2010.
- William H. Overholt, 2008. *Asia, America, and the Transformation of Geopolitics*. Cambridge University Press.

Jurnal/Makalah:

Arif Havas Oegroseno, 2014. "Dialogue and Cooperation in Maritime Security of ASEAN and ASEAN Regional Forum," Jakarta: Department of Foreign Affairs of Republic of Indonesia.

"Bakamla dan Poros Maritim Dunia Dunia," makalah disampaikan dalam FGD di P3DI Setjen DPR, pada 11 Maret 2015.

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

"Visi Poros Maritim Dunia: Konsep, Kebijakan dan Tantangan," makalah disampaikan dalam FGD dengan P3DI Setjen DPR, 11 Maret 2015, Jakarta: Direktur Pertahanan Keamanan, 2015.

Bahan-bahan Seminar Nasional "Penanggulangan Maritime Transnational Organized Crimes Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia Dunia." Kementerian Luar Negeri, 2 Maret 2015.

Bahan-bahan Seminar Internasional "Maritime Security in East Asia," CSIS, 17 Maret 2015.

Surat Kabar dan Majalah:

Alaydrus Hadijah dan Farodillah Muqoddam," *Bisnis Indonesia*, 7 Pebruari 2015: 9.

"Asing Minati Investasi Maritim," *Kompas*, 7 April 2015: 18.

"AS Siap Bantu Pemberantasan Pencurian Ikan di Indonesia," *Kompas*, 21 Januari 2015: 17.

- CPF. Luhulima. "Jalur Sutra Maritim," *Kompas*, 10 Desember 2014
- Dero Iqbal Mahendra. "Tiongkok Investasi US\$ 2Miliar di Proyek Tol Laut," *Media Indonesia*, 2 April 2015: 1.
- "Di Darat, Hai Fa Malah Selamat," *Majalah Tempo*, 5 April 2015: 100-102.
- "Ditolak Susi, Utusan Cina Temui Tomy Winata," *Tempo.co.id*. 23 Februari 2015.
- Fadli. "Govt promises stern measures against illegal foreign vessels, *the Jakarta Post*, March 14, 2015: 5
- "Gebrakan Susi Diledak para Dubes," *Suara Karya*, 4 Maret 2015: 6.
- "Investasi Maritim Mulai Mengalir," *Kompas*, 25 Juni 2015: 1.
- "Joko Widodo-Aquino Sepakat Perangi Narkoba dan Pencurian Ikan," *Koran Tempo*, 10 Pebruari 2105: 6.
- "Joko Widodo dan Najib Tunjuk Juru Runding Selesaikan Sengketa Perbatasan," *Suara Pembaruan*, 7-8 Pebruari 2015: A9.
- "Kasus Kapal Haifa: Cina Disebut Ajak Negosiasi," *Koran Tempo*, 15 April 2015: 1.
- "Keberatan Malaysia Diabaikan," *Republika*, 28 Nopember 2015: 2. *Kompas*, 3 Maret 2015: 6.
- M. Iqbal. "14 Kapal Pencuri Ikan China Kabur, Karena TNI telat Datang, Ini Kata Menhan," *detik.com*, 12 Desember 2012.
- "Menteri Susi Tolak Lobi Bebaskan Kapal," *Tempo.co.id.*, 26 Pebruari 2015.
- "Nawa Cita, 9 Agenda Prioritas Jokowi-JK," *Kompas.com*, 21 Mei 2104.
- "Poros Maritim Dunia Cegah 'Middle Income Trap'," *Suara Pembaruan*, 27 Pebruari 2015: A2.
- "Praporn Ekoulu: Ada Broker yang Mengurus," *Majalah Tempo*, 1 Maret 2015: 72
- "Presiden Minta Ada Kelanjutan, Jangan Cuma Komitmen Kerja Sama," *Kompas*, 31 Maret 2015: 2.
- "Putusan Hai Fa Dikuatkan," *Kompas*, 6 Mei 2015: 18.
- "RI dan Thailand Bentuk Pokja Berantas 'Illegal Fishing,'" *Suara Pembaruan*, 24 April 2015: B3.
- RR. Ariyani. "Buntut Kebijakan Menteri Susi: Cina Klaim Merugi Rp. 2 Triliun," *Koran Tempo*, 16 April 2015: 5.
- _____ "Susi Ngotot Tenggelamkan Hai Fa," *Koran Tempo*, 20 April 2015: 20
- Tama Salim. "Susi goes after Chinese boats," *The Jakarta Post*, May 23, 2015: 1.
- "41 Kapal Asing Ditenggelamkan," *Kompas*, 21 Mei 2015: 1.

Wawancara:

Wawancara dengan Arif Havas Oegroseno, diplomat utama dan ahli hukum laut Kemlu, di Kemlu pada 2 Maret 2015.

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

Wawancara dengan pengamat hubungan internasional dan masalah-masalah kemaritiman asal Malaysia, Sumathy Permal, Peneliti Senior pada Center for Maritime Security and Diplomacy, Maritime Institute of Malaysia (MIMA), di CSIS Jakarta pada 17 Maret 2015.

Wawancara dengan Dr. Nguyen Nam Duong, Deputi Dirjen di Lembaga Kebijakan Luar Negeri dan Studi Strategis Akademi Diplomasi Viet Nam, di CSIS, Jakarta, pada 17 Maret 2015.

Wawancara dengan Wang Sheng, Sekretaris Pertama, Kepala Seksi Politik Kedubes RRC di Indonesia, di CSIS Jakarta pada 17 Maret 2015.

Wawancara dengan Komandan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Propinsi Maluku, di Hote Amaris, Ambon, Propinsi Maluku, pada 11 Mei 2015.

Wawancara dengan Kol. (laut) Bayu, Asisten Operasi Lantamal XI, Merauke, di Mako Lantamal XI, Kabupaten Merauke, di Kota Merauke, Propinsi Papua, pada 12 Juni 2015.

Wawancara dengan Asisten Hukum Lantamal XI, di Mako Lantamal XI Kabupaten Merauke, di Kota Merauke, pada 12 Juni 2015.

Wawancara dengan Asisten Bidang Pembangunan Kabupaten Maluku Tenggara Barat, sekaligus Pelaksana Tugas (PLT) Dinas Kelautan dan Perikanan, Bpk. Utha Kabalmay, di Ruang Kerja Asisten Bidang Pembangunan Kabupaten Maluku Tenggara Barat, di Kota Saumlaki, pada 1 Juli 2015.

Wawancara dengan Nuryanto, nelayan Merauke, di pelabuhan Merauke, Propinsi Papua, pada 11 Juni 2015.

Wawancara dengan Asisten Operasi Lanal Saumlaki, Kapten Pelaut Bernard Iskandar, di Mako Lanal Kota Saumlaki, pada 30 Juni 2015.

Wawancara dengan Prof. Ann Marie-Murphy, pengajar hubungan internasional dari Colombia University dan Seton-Hall University, Maryland, di Jakarta, pada 5 Mei 2015.

Wawancara dengan Komandan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Propinsi Maluku, di Hotel Amaris, Ambon, Propinsi Maluku, pada 11 Mei 2015.

Focus Group Discussions:

FGD dengan Deputi Bidang Politik, Hukum, Pertahanan dan Keamanan Kementerian PPN/Bappenas dan Deputi Bidang Kebijakan dan Strategis Keamanan Laut (Bakamla RI) mengenai “Doktrin Poros Maritim Dunia dan Respons Negara di Kawasan,” diadakan oleh P3DI, Setjen DPR pada 11 Maret 2015 di R. Rapat Kapus P3DI Setjen DPR.

FGD dengan Deputi Bidang Politik, Hukum, Pertahanan dan Keamanan Kementerian PPN/Bappenas dan Deputi Bidang Kebijakan dan Strategis Keamanan Laut (Bakamla RI) mengenai “Doktrin Poros Maritim Dunia dan Respons Negara di Kawasan,” diadakan oleh P3DI, Setjen DPR pada 11 Maret 2015 di R. Rapat Kapus P3DI Setjen DPR.