

Analisis Faktor-Faktor Geopolitik Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia (PMD) Melalui Kawasan Indo-Pasifik

Oleh:

Safira¹

NIM.E1111171040

Nurfitri Nungrahaningsih², Viza Juliansyah²

safirafy1999@student.untan.ac.id

1. Mahasiswa Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak
2. Dosen Pogram Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak

Abstrak

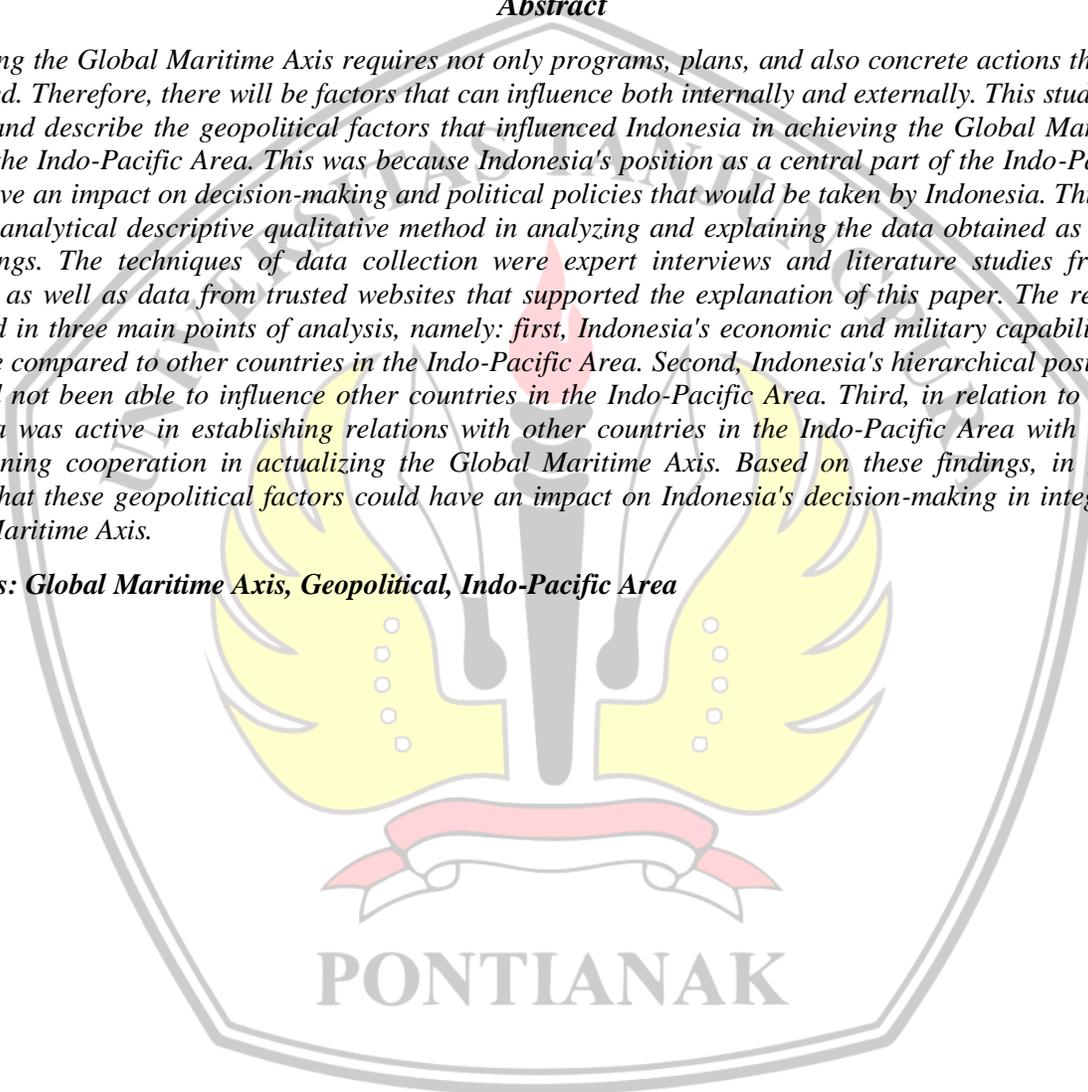
Dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia (PMD) bukan hanya diperlukan program dan rencana namun juga aksi nyata yang harus dimaksimalkan. Maka dari itu akan ada faktor-faktor yang dapat mempengaruhi baik itu dari internal maupun eksternal. Sehingga penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk menganalisis dan mendeskripsikan faktor-faktor geopolitik yang mempengaruhi Indonesia dalam mencapai Poros Maritim Dunia (PMD) melalui kawasan Indo-Pasifik. Hal ini dikarenakan posisi Indonesia sebagai bagian sentral kawasan Indo-Pasifik, akan berdampak pada pengambilam keputusan dan kebijakan politik yang akan diambil Indonesia. Penulis, menggunakan metode kualitatif deskriptif analitis dalam menganalisis dan menjelaskan data yang diperoleh sebagai hasil temuan. Teknik pengumpulan data dalam tulisan ini adalah dengan wawancara ahli dan studi literatur baik itu dari buku, jurnal, termasuk juga data dari *website* yang terpercaya yang mendukung penjelasan tulisan ini. Hasil dari tulisan ini termuat dalam tiga poin analisis utama, yaitu: pertama, kapabilitas ekonomi dan pertahanan militer (*economy and military capability*) Indonesia belum stabil dibandingkan negara-negara lain di kawasan Indo-Pasifik. Kedua, posisi hierarki (*position herarchy of state*) Indonesia yang belum mampu untuk mempengaruhi negara lain di kawasan Indo-Pasifik. Ketiga, (*relation to neighbours*), Indonesia aktif dalam menjalin hubungan dengan negara-negara lain di kawasan Indo-Pasifik dengan tujuan mempererat kerjasama dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia (PMD). Berdasarkan temuan-temuan tersebut, secara umum menunjukkan bahwa faktor-faktor geopolitik tersebut dapat memberikan dampak terhadap pengambilan keputusan Indonesia dalam mengintegrasikan Poros Maritim Dunia (PMD).

Kata Kunci: Poros Maritim Dunia, Geopolitik, Kawasan Indo-Pasifik

Abstract

Actualizing the Global Maritime Axis requires not only programs, plans, and also concrete actions that must be maximized. Therefore, there will be factors that can influence both internally and externally. This study aimed to analyze and describe the geopolitical factors that influenced Indonesia in achieving the Global Maritime Axis through the Indo-Pacific Area. This was because Indonesia's position as a central part of the Indo-Pacific Area would have an impact on decision-making and political policies that would be taken by Indonesia. This research used the analytical descriptive qualitative method in analyzing and explaining the data obtained as a result of the findings. The techniques of data collection were expert interviews and literature studies from books, journals, as well as data from trusted websites that supported the explanation of this paper. The results were contained in three main points of analysis, namely: first, Indonesia's economic and military capability was not yet stable compared to other countries in the Indo-Pacific Area. Second, Indonesia's hierarchical position as the state had not been able to influence other countries in the Indo-Pacific Area. Third, in relation to neighbors, Indonesia was active in establishing relations with other countries in the Indo-Pacific Area with the aim of strengthening cooperation in actualizing the Global Maritime Axis. Based on these findings, in general, it showed that these geopolitical factors could have an impact on Indonesia's decision-making in integrating the Global Maritime Axis.

Keywords: *Global Maritime Axis, Geopolitical, Indo-Pacific Area*



A. Pendahuluan

The Largest Archipelagic Country in the World salah satu gelar Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang posisinya berada di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Indonesia memiliki posisi strategis dan menjadikan Indonesia sebagai pengubung pergerakan ekonomi dan perdagangan dunia (Tjoneng, 2015).

Berdasarkan hal tersebut, pada tahun 2014 melalui kampanye pemilihan umum presiden (pilpres) pasangan presiden Jokowi – JK telah mempersiapkan visi yang mengangkat langsung isu maritim sebagai agenda utama jika terpilih sebagai presiden. Agenda ini dikenalkan kepada seluruh masyarakat Indonesia sebagai visi poros maritim dunia. Pertama kali dikenalkan, pada intinya gagasan poros maritim dunia adalah untuk mengajak dan mengenali kembali bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Poros maritim dunia diperkenalkan pertama kali oleh presiden Joko Widodo melalui KTT ASEAN di Naypyidaw, Myanmar memperkenalkan poros maritim dunia dengan menghadirkan 5 pilar poros maritim dunia, yang terdiri dari : 1) budaya maritim, 2) ekonomi maritim, 3) konektivitas maritim, 4) diplomasi maritim dan 5) ketahanan maritim (Nainggolan 2015a).

Poros maritim yang dibawa oleh Presiden Joko Widodo mengacu pada “*Global Maritime Axis*” dengan berupaya untuk membangun kembali budaya maritim dan mengembangkan ekonomi negara. Hal ini menandakan bahwa Indonesia melalui visi baru ini memproyeksikan kekuatan maritim, melalui diplomasi maritim dan memainkan peran sentral dalam membangun ekonomi global. Melalui *global maritime axis* ini, Indonesia ingin membentuk negara maritim yang berjaya, berkembang, independen dan unggul yang dapat memberikan peranan yang konkret bagi stabilitas kesejahteraan dunia. Indonesia semakin meningkatkan peran yang jauh lebih luas mulai dari ASEAN hingga menuju kawasan Indo-Pasifik, dengan maksud untuk menguatkan koneksi antar pulau, mengembangkan industri perkapalan dan perikanan, peningkatan transportasi laut, fokus keamanan maritim dan meningkatkan peran dalam diplomasi maritim regional maupun global (Nafisah 2017).

Sejak meluasnya gagasan poros maritim dunia, konektivitas maritim menjadi perhatian penting dengan di keluarkan narasi ‘Tol Laut’. Tol laut berupaya dalam mempersatukan nusantara melalui laut yang dihubungkan melalui pelabuhan-pelabuhan besar. Ide tol laut ini juga berfokus pada jalur pelayaran menuju

Indonesia bagian Timur. Tol laut ini didukung dengan pembangunan pelabuhan, pembangunan kapal, dan transportasi multimoda (Mithun Sinaga, D. A. Mamahit 2020). Selain itu, letak geografis Indonesia yang berbatasan dengan sepuluh negara tetangga yaitu: India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Philipina, Papua Nugini, Palau, Timor Leste dan Australia. Dalam menghadapi poros maritim dunia, batas maritim menjadi salah satu hal yang krusial. Namun, hingga saat ini batas maritim Indonesia belum terselesaikan dengan semestinya (Junef 2019). Dengan batas maritim yang belum jelas ini, memberikan dampak bagi perairan Indonesia khususnya dalam kasus illegal fishing dan overfishing yang mana hal ini sangat berdampak bagi ekonomi Indonesia (Nainggolan 2015b).

Arah poros maritim dunia semakin meluas dan memasuki kawasan Indo-Pasifik. Kawasan Indo-Pasifik merupakan kawasan yang meliputi wilayah laut dan berada mencakup Samudra Pasifik dan Samudra Hindia serta berbatasan langsung dengan laut Jepang, India, dan Australia serta China yang juga di dalamnya mencakup negara-negara Asia Tenggara seperti Indonesia, Malaysia, Filipina dan lainnya. Saat ini wilayah Indo-Pasifik tumbuh akibat ketergantungan negara-negara besar yang menggunakan rute ini sebagai jalur

maritim sumber pengangkutan daya energi dan perdagangan (Mishra 2019). Di bawah ini merupakan gambaran kawasan Indo-Pasifik yang mencakup Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

Gambar 1 Kawasan Indo-Pasifik



Sumber: (Murtaufiq 2018)

Pada dasarnya gagasan Indo-Pasifik telah beredar dilingkungan akademis sejak bertahun-tahun lalu. Namun, secara formal Amerika Serikat merupakan penggagas baru melalui pidato Presiden Trump di Da Nang, Vietnam. Pada November 2017 yang mana konsep mengenai Indo-Pasifik ini dinilai *open and free*. Konsep ini diartikan oleh Alex N. Wong sebagai Wakil Asisten Sekretaris Departemen Luar Negeri Amerika yaitu “bebas” yang berarti bahwa wilayah ini bebas dan dapat dicapai oleh negara-negara yang berada di kawasan Indo-Pasifik ini dengan bebas dan cara yang berdaulat. Kedua “terbuka” yang berarti bahwa kawasan ini membuka seluas-luasnya kebebasan bagi negara Indo-Pasifik dalam hal tata pemerintahan yang baik, hak-hak dasar,

transparansi, dan anti korupsi. Sehingga yang terpenting terhadap kata terbuka berarti jalur komunikasi laut terbuka dan jalur udara yang terbuka serta hal ini juga menunjukkan bahwa terjalannya kerjasama logistik seperti infrastruktur, investasi, perdagangan bebas, adil dan timbal balik yang saling menguntungkan (Huasheng 2018).

Kawasan Indo-Pasifik telah mengundang rivalitas antar negara *major power* untuk terlibat di dalamnya. Hubungan keamanan antara India, Amerika, Jepang dan Australia serta China juga sebagai gambaran persaingan yang saat ini sedang panasnya di kawasan Indo-Pasifik yang mana di sisi lain China melihat konsep Indo – Pasifik yang di usung oleh Amerika akan merugikan China (Brewster 2019).

Di samping banyaknya kepentingan dikawasan Indo Pasifik, Indonesia sebagai kawasan strategis yang berada di tengah Indo Pasifik mencoba membentuk memperkuat kerjasama hal ini untuk tujuan peningkatan ekonomi dan pertumbuhan jalur maritim yang sesuai dengan konsep “Indo-Pasifik bebas dan terbuka”. Indonesia mendorong negara yang memiliki kepentingan di kawasan Indo Pasifik untuk tidak lupa memperhatikan aspek keamanan dan stabilitas kawasan yang dapat mempengaruhi negara lain yang tergabung

dalam kawasan geopolitik Indo Pasifik (Sukmadewi 2020).

Melihat kondisi ini, Indonesia sebagai negara yang berada di tengah kawasan Indo-Pasifik, merasa hal ini tidak seharusnya terus berlanjut. Sehubungan dengan visi untuk mencapai poros maritim dunia, maka Indonesia harusnya dapat mengoptimalkan kondisi di kawasan Indo-Pasifik.

Dalam penelitian ini, terdapat penelitian terdahulu yang penulis gunakan, yaitu penelitian terdahulu yang berjudul “Rekonstruksi Politik Luar Negeri Indonesia Di Tengah Dinamika Lingkungan Strategis Indo-Pasifik Abad Ke-21” yang di tulis oleh **Ian Montratama** tahun 2016, menjelaskan bahwa Indo-Pasifik pada abad ke-21 merupakan kawasan yang paling dinamis dengan perkembangan ekonomi yang melewati kawasan lainnya. Hal ini berbarengan dengan peningkatan dana pertahanan militer yang semakin digencarkan oleh negara-negara di kawasan tersebut. Adapun hal yang mendasarinya, yaitu berada pada kepentingan setiap negara. Persamaan dengan penelitian penulis terlihat pada pandangan politik luar negeri Indonesia untuk menjadi negara poros maritim dunia yang dalam hal ini dibantu berdasarkan posisi dari kawasan Indo-Pasifik yang menjadi sasaran setiap negara untuk menyalurkan kepentingannya. Persamaan lain

terdapat pada subjek dalam penelitian ini yang mencoba untuk menjelaskan bahwa kawasan Indo Pasifik dapat dijadikan kawasan strategis dalam mencapai visi poros maritim dunia. Sedangkan perbedaannya adalah pada isu yang dibawa melalui isu perbatasan yang juga lebih lanjut membahas mengenai sengketa LCS sedangkan yang penulis lebih menitikberatkan penelitian ini dalam kajian kawasan Indo Pasifik dan strategi maritim Indonesia dalam mencapai visi poros maritim dunia.

Adapun kegunaan dari penelitian relevan diatas menunjukkan bahwa kasus yang diambil oleh peneliti layak untuk diteliti. Serta dapat dijadikan sebagai rujukan bagi peneliti. Sebab terdapat persamaan dalam jenis penelitian, unit analisa dan unit eksplanasi. Dengan adanya persamaan-persamaan tersebut, terdapat data-data serta metode yang bisa digunakan peneliti sebagai acuan dalam menulis penelitian ini.

Untuk itu, tujuan penelitian ini peneliti mengarahkan penelitian ini dalam mengkaji faktor-faktor geopolitik Indonesia di kawasan Indo Pasifik untuk menuju poros maritim dunia dengan menggunakan pendekatan teori geopolitik oleh Martin Griffiths, yang menjelaskan faktor dari geopolitik yaitu *economic and military capability* (kapabilitas militer dan ekonomi), *position hierarchy of states* (posisi hierarki negara), *and how they*

relate to their neighbours are the consequence of geographical factors (hubungan yang dibangun dengan negara tetangga sebagai konsekuensi geopolitik) sebagai unit analisa (Griffiths, Callaghan, and Roach 2002). Sehingga penelitian ini berjudul “Analisis Faktor-faktor Geopolitik Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia (PMD) Melalui Kawasan Indo-Pasifik”.

B. Kajian Teori Geopolitik

Kajian teori geopolitik dalam studi Hubungan Internasional berusaha menjelaskan masalah terkait dari hubungan ruang strategis dan politik serta sudut pandang ruang atau geosentrik. Hal ini meliputi pola ruang (spatial) seperti *core* dan *periphery*, *territory* dan lokasi. Konteks teritorial juga terkesan bervariasi tergantung fungsi wilayah dalam interkasi, cakupan wilayah, dan hirarki aktor mulai dari nasional, internasional, dan benua kawasan juga termasuk provinsi atau lokal (Hermawan P 2007).

Menurut Martin Griffiths, geopolitik berorientasi pada faktor geografis yang berhubungan terhadap perilaku negara yang di dalamnya mencakup kondisi medan lokasi, populasi, sumber daya alam, situasi iklim, dan medan fisik yang menentukan alternatif pengambilan keputusan suatu negara terhadap posisi dan kondisi dalam hierarki negara

bagian. Untuk menganalisis geopolitik terdapat koneksi penting yang harus diperhatikan yaitu lokasi, kekayaan dan kekuasaan. Lebih lanjut Griffiths menjelaskan bahwa *“At the heart of geopolitical analysis is a belief that states’ economic and military capability, their position in the hierarchy of states, and how they relate to their neighbours are the consequence of geographical factors”* (Griffiths, Callaghan, & Roach, 2002). Hal ini berarti inti dari analisis geopolitik adalah bagaimana negara tersebut menunjang kapabilitas ekonomi dan militer, menentukan posisi hierarki negara dan membangun hubungan bersama negara lain disekitarnya

C. Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan yaitu jenis penelitian kualitatif deskriptif analitis sebagai cara dalam menjelaskan masalah melalui data yang kemudian dianalisa kebenarannya dengan melakukan analisis, menggambarkan situasi dan kondisi baik itu melalui pendapat dan observasi untuk memperoleh hasil penelitian. Menurut Creswell dan dalam jurnal yang ditulis oleh (Mohajan 2018).

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik pengumpulan data wawancara(*interview*) dan riset kepustakaan (*library research*). Teknik wawancara yaitu

dengan melakukan konfirmasi langsung kepada ahli geopolitik dan pengamat dinamika Indo-Pasifik untuk memberikan peneliti sumber primer dalam menganalisis faktor-faktor Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia melalui kawasan Indo-Pasifik. Peneliti melakukan wawancara pada dua narasumber yaitu pertama, Prof. Dr. Phil. Poltak Partogi Naingolan M.A dan kedua, Dr. Ian Montratama. Hal ini dikarenakan kedua narasumber memiliki integrasi yang cukup untuk menjelaskan fenomena yang penulis angkat, yang dibuktikan dengan karya-karya yang narasumber tulis dan bidang ahli yang dikuasai seperti *defence and strategic research, geopolitics, military and security, comparative politics and non-traditional security threats*.

Selain itu, peneliti juga menggunakan riset kepustakaan yang merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mendalami melalui berbagai sumber seperti buku, yaitu buku Indonesia dan Rivalitas China, Jepang dan India dari Prof. Nainggolan, buku Poros Maritim Dunia dari Probo Darono Yakti, buku Quo Vadis Politik Luar Negeri Indonesia oleh Ian Montratama dan Yanyan Mochamad Yani, buku Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim dari Humphrey Wangke, serta referensi lain baik *online* seperti jurnal *International Relations: The Key Concepts*,

Second Edition oleh Martin Griffiths dan jurnal lain serta sumber *offline* yang dapat mendukung penelitian.

D. Pembahasan

a) *Indonesia's Economy and Military Capability*

Dalam melihat kemajuan poros maritim dunia, terdapat tiga hal utama yang dapat dijadikan penilaian. Pertama dalam aspek pembangunan ekonomi dan kedua pada aspek perkembangan pertahanan dan militer serta ketiga dalam implikasi kebijakan luar negeri (Tiola, 2019).

Tol Laut menjadi program andalan Indonesia dalam meningkatkan perekonomian. Namun, tol laut belum sepenuhnya berdampak bagi perekonomian Indonesia. Hal ini dikarenakan proses integrasi tol laut yang mencoba mengkonekasikan Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI) belum efisien dan efektif. Terjadi *imbalance cargo* dan *imbalance trade* yang menyebabkan distribusi barang dari Timur ke Barat tidak sesuai dengan distribusi barang dari Barat ke Timur. Hal ini akan berdampak pada harga dan dapat menyebabkan tujuan pemerataan daerah menjadi terganggu.

Akibat yang paling mungkin terjadi, yaitu adanya ketimpangan pengeluaran penduduk Indonesia. Berdasarkan Badan Pusat Statistik

(BPS), Indeks Gini Indonesia yaitu sebesar 0,384 angka ini meningkat dibandingkan dengan Indeks Gini bulan Maret 2020 yaitu sebesar 0,381. Apabila di ukur berdasarkan Provinsi, tercatat pada Maret 2021 terdapat 6 provinsi dengan Indeks Gini tertinggi, yaitu Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (0,441), Jawa Barat (0,412), DKI Jakarta (0,409), Gorontalo (0,408), Sulawesi Tenggara (0,390) dan Papua (0,397) (Badan Pusat Statistik (BPS), 2021). Hal ini berarti wilayah-wilayah yang masih mengalami ketimpangan pengeluaran yang tinggi berada di wilayah Jawa dan wilayah Timur Indonesia. Berikut merupakan infografis catatan Indeks Gini Indonesia sampai pada Maret 2021.

Gambar 2 Indeks Gini Indonesia



Sumber: (Badan Pusat Statistik (BPS), 2021)

Berdasarkan Infografis di atas dapat di lihat bahwa Indonesia memiliki pola Indeks Gini yang lebih tinggi di area perkotaan. Apabila di ukur berdasarkan Provinsi, tercatat pada Maret 2021 terdapat 6 provinsi dengan Indeks Gini

tertinggi, yaitu Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (0,441), Jawa Barat (0,412), DKI Jakarta (0,409), Gorontalo (0,408), Sulawesi Tenggara (0,390) dan Papua (0,397) (Badan Pusat Statistik (BPS), 2021).

Di Indonesia, faktor yang menjadi pendukung meningkatnya kesenjangan ekonomi yaitu pembangunan industri manufaktur masih terkonsentrasi di wilayah perkotaan Pulau Jawa dan Sumatera serta tidak meratanya pembangunan di kawasan Timur Indonesia yang dapat berimplikasi pada pertumbuhan ekonomi secara regional. Hal ini, terbukti bahwa kawasan terluar Indonesia khususnya yang berada diperbatasan pesisir kurangdiperhatikan dengan semestinya (Dewa dkk 2020).

Sepanjang visi poros maritim dunia digencarkan hingga tahun 2019 terdapat peningkatan infrastruktur dan konektivitas maritim yaitu dengan adanya pembangunan 19 pelabuhan dan 8 pelabuhan baru di hampir seluruh wilayah Indonesia. Berdasarkan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KPPIP) intensitas pembangunan laut sebenarnya masih lebih sedikit dari proyek infrastruktur pembangunan darat. Dari 37 proyek prioritas hanya empat proyek berbasis maritim, yaitu pembangunan Hub Pelabuhan Internasional Kuala Tanjung di Sumatera Utara, Pelabuhan Hub Internasional Bitung di Sulawesi Utara,

Pelabuhan Patimban dan *Inland Waterways* (Cikarang-Bekasi-Laut Jawa (CBL)) (Tiola, 2019).

Namun dikarenakan kendala anggaran maka kualitas pelabuhan Indonesia masih tergolong lemah. Indonesia masuk dalam urutan 53 dalam hal kinerja logistik dan pengiriman barang negara di dunia di bawah Singapura, Malaysia, Thailand dan Vietnam berdasarkan *World Bank Logistic Performance Index*. Dengan adanya upaya pemerintah dalam meningkatkan kualitas pelabuhan Indonesia naik di peringkat 46 (Sinaga, Mamahit dan Yusnaldi 2020).

Salah satu upaya konkret dalam mendukung tol laut dan poros maritim dunia juga memerlukan industri galangan kapal. Tercatat Indonesia mempunyai sekitar 250 galangan kapal namun sebagian besar masuk dalam galangan kapal berskala kecil. Empat diantaranya milik pemerintahan yang dijalankan oleh PT Dok & Perkapalan Kodja Bahari, PT Dok dan Perkapalan Surabaya, PT. PAL Indonesia dan PT Industri Kapal Indonesia. Dalam tujuan untuk mewujudkan poros maritim dunia, pelabuhan, pelayaran, Dok kapal dan infrastruktur maritim menjadi bagian mutlak yang sangat diperlukan (Sinaga, Mamahit dan Yusnaldi 2020).

Selain ekonomi, kapabilitas pertahanan dan militer Indonesia menjadi tolak ukur yang tidak

dapat dipisahkan. Berdasarkan *global power index* (<https://www.globalfirepower.com/>, 2021a) pada tahun 2020 dan 2021 dari 140 negara, kekuatan militer Indonesia berada di peringkat 16. Peringkat yang cukup tinggi namun masih belum cukup mampu meratakan penjagaan kawasan Indonesia sebagai bentuk negara kepulauan.

Tabel 1 Peringkat Kekuatan Militer negara di Kawasan Indo-Pasifik 2021

1	Amerika Serikat
2	Rusia
3	China
4	India
5	Jepang
6	Korea Selatan
7	Mesir
8	Iran
9	Indonesia
10	Australia

Sumber: (<https://www.globalfirepower.com/>, 2021b)

Berdasarkan tabel di atas, apabila dibandingkan dengan negara lain di kawasan Indo-Pasifik, kekuatan pertahanan dan militer Indonesia masih terbilang lemah. Maka dari itu, dalam mencapai poros maritim dunia Indonesia dapat membawa perubahan minimal di TNI-AL yang selama ini potensi keamanan hanya didominasi oleh TNI-AD. Dalam *white paper* pertahanan Indonesia tahun 2016 telah membahas fokus TNI-AL namun pemerintah tetap menyoroti keamanan internal terkait

konflik antar kelompok dan ideologi yang sebagian besar masuk dalam ranah kerja TNI-AD (Tiola, 2019).

Visi poros maritim dunia tidak banyak mendorong modernisasi TNI-AL sebagai bagian *stakeholder* dalam mewujudkan PMD. Berdasarkan *Minimum Essential Force* (MEF) atau Kebutuhan Pokok Minimum telah dipetakan upaya yang akan dilakukan pemerintah dalam memodernisasi alutsista. MEF dibagi atas beberapa jenjang dalam kurun waktu setiap 5 tahun. Dimulai tahun 2010-2014 (tahap I), 2015-2019 (tahap II), dan 2020-2024 (tahap III). Pada MEF 2024, AL ditargetkan memiliki 10-12 kapal selam, 56 kapal fregat dan kapal korvet serta 66 kapal patroli. Namun, hingga masuk ke tahun 2020 atau tahap III masih jauh dari realisasi (Purnomo, 2021).

Salah satu kendala paling signifikan mempengaruhi sistem pertahanan dan militer Indonesia adalah keterbatasan anggaran. Hal ini juga dapat menjadi bukti bahwa ekonomi yang dijadikan sebagai kunci pertahanan masih belum stabil. Janji Jokowi untuk menambahkan dana pertahanan sebesar 1,5% dari PDB harus selaras dengan pertumbuhan PDB untuk mencapai target 7%. Namun, pertumbuhan PDB hanya mencapai 5% sejak tahun 2014 dan Indonesia hanya menhabiskan 0,7-0,9% anggaran pertahanan pertahun. Masalah lain yang terjadi

adalah berdasarkan Rencana Kerja Anggaran 2019-2022 AL hanya mendapatkan rata-rata Rp. 3,7 miliar setiap tahun untuk modernisasi sistem dan fasilitas senjata dan non-senjata. Walaupun hal ini disertai dengan kontrak pengadaan kapal selam sekitar 2 miliar USD, bagi Indonesia yang 70% wilayahnya perairan serta didukung dengan visi poros maritim dunia hal ini belum bisa menjadi prospek yang baik bagi sistem pertahanan dan militer khususnya pada TNI-AL (Tiola, 2019).

Dengan adanya tata kelola keamanan laut Indonesia yang masih lemah, ancaman kelautan pun akan terus meningkat di perairan Indonesia, khususnya terkait kasus *illegal fishing* masih terus terjadi di perairan Indonesia. Pada awal tahun 2020, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melaporkan terdapat 44 kasus *illegal fishing* dan perusakan dalam penangkapan ikan (*destructive fishing*) (Liputan6.com, 2020). Bahkan fenomena TPP (Tindak Pidana Perikanan) di masa pandemi Covid-19 meningkat sebanyak 70% penangkapan kapan asing terjadi selaman 1,5 bulan. Tercatat 44 kasus tersebut terjadi dari bulan Januari hingga April 2020. Berikut data penanganan TPP oleh KKP tahun 2020 (<https://kkp.go.id/>, 2020).

Gambar 3 Data Penanganan Kasus Illegal Fishing Awal Tahun 2020



Sumber: (<https://kkp.go.id/>, 2020)

Berdasarkan total kasus yang terjadi di atas dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2020 kasus terhadap *illegal fishing* meningkat 482,5%. Pada tahun 2021, salah satu kasus *illegal fishing* yang terjadi di Indonesia dilakukan kapal ikan Vietnam di Laut Natuna Utara. Menurut *Indonesia Ocean Justice Initiative*, hanya pada Juli 2021 sudah terdapat 14 kapal Vietnam yang melakukan *illegal fishing* di Laut Natuna Utara (<https://oceanjusticeinitiative.org/>, 2021). Berikut gambar kapal-kapal yang terekam jelas melalui *overlay* AIS dan citra satelit.

Gambar 4 Overlay Deteksi Kapal Vietnam di Laut Natuna Utara (Data AIS dan Citra Satelit)



Sumber: (<https://oceanjusticeinitiative.org/>, 2021)

Selain itu, kegiatan *illegal fishing* ini didukung oleh pemerintah Vietnam dibuktikan dengan adanya kapal patroli pengawas perikanan Vietnam Kiem-Ngu Vietnam Fisheries Resource Surveillance (VFRS) yang di dalam gambar berwarna hijau berada di sepanjang garis landas kontinen Indonesia-Vietnam. Selain itu, kasus *illegal fishing* yang lainjuga terjadi di Laut Sulawesi, Pulau Halmahera utara Maluku Utara dengan kapal pengangkut ikan berbendera Panama. Kapal Liaoyu Reefer tidak sama sekali memiliki hak izin dan aksesdalam pengangkutan ikan tetapi tetap melakukannya yang mana berarti kapal ini telah melakukan *transshipment* (alih muantan) di ZEE Indonesia secara *illegal and unreported fishing* dan harus segera diproses berdasarkan aturan yang berlaku di Indonesia (<https://oceanjusticeinitiative.org/>, 2021). Kondisi ini, akan terus berlanjut apabila Indonesia belum bisa mengintegrasikan

pertahanan militer khususnya yang berorientasi di Laut demi menjaga kedaulatan perairan Indonesia.

b) Position Hierarchy of Indonesia

Indonesia berada dititik tumpu geopolitik global serta koridor perdagangan dan energi utama di kawasan. Empat wilayah maritim strategis yang dimiliki Indonesia antara lain, Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Sunda dan Selat Ombai. Karena hal ini, Indonesia dapat memiliki peran sebagai tonggak Indo-Pasifik dengan memberikan prospek bersama-sama dalam memantau jalur pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik (Saputra dan Sudirman 2020).

Dalam mengimbangi kekuatan di kawasan Indo-Pasifik, posisi Indonesia yang sangat strategis belum bisa sepenuhnya menggunakan kekuatan yang berfokus pada ekonomi dan militer. Hal ini juga dapat dilihat dari politik luar negeri Indonesia yang menganut bebas-aktif. Indonesia dapat menghadapi kekuatan negara-negara *great power* dan opsi mengalah yang dapat dihindari adalah tergantung dari strategi yang dimainkan oleh elit politik khususnya diplomasi atau *bargaining* yang dapat dilakukan oleh negara lemah dalam menciptakan nilai terhadap negara-negara *major power* sehingga negara kuat tersebut di alihkan

Safira, NIM.E1111171040

Program Studi Hubungan Internasional FISIP Untan

menjadi mitra bukan sebuah ancaman (Y. M. Y. dan I. Montratama, 2017).

Dengan memiliki posisi geografis yang strategis, Indonesia punya peran tersendiri untuk mengimbangi negara-negara maju di kawasan Indo-Pasifik. Indonesia akan terus mendukung perdamaian dan keseimbangan kekuatan di kawasan Indo-Pasifik sesuai dengan citra Indonesia sebagai negara bebas aktif dan negara Non-Blok namun tetap dalam konsep ASEAN *Outlook on Indo-Pacific* (<https://kemlu.go.id/>, 2019). Di kawasan Indo-Pasifik, Indonesia muncul sebagai negara *middle power*. Menurut Peneliti Ian Montratama, posisi Indonesia sebagai negara *middle power* masih sangat lemah. Dalam artian Indonesia hanya memiliki populasi dan wilayah yang luas namun belum cukup dikatakan sebagai negara *middle power*. Hal ini dikarenakan Indonesia belum punya cukup kekuatan dalam mempengaruhi negara lain sebagai arti *power* dalam makna *middle power*. Lanjutnya, pengaruh yang dibawa Indonesia tidak terlepas dari ASEAN dengan membawa narasi kerjasama yang inklusif (Montratama 2021).

Poros maritim dunia Indonesia tidak cukup mampu untuk berdiri sendiri di kawasan Indo-Pasifik tanpa memerlukan sentralitas ASEAN. Berdasarkan dialog yang telah dilakukan Indonesia dan Vietnam melalui *Policy Planning*

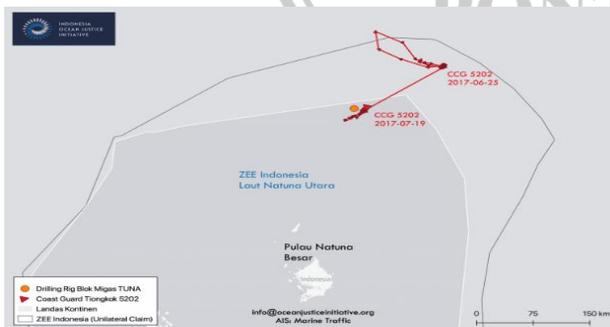
Dialogue (PPD), sentralitas ASEAN dapat menjadi kunci terkait isu-isu seperti rivalitas AS-Tiongkok yang berupaya untuk mencegah eskalasi *brinkmanship* AS-Tiongkok menjadi *proxy wars* di kawasan, perluasan ASEAN *Outlook on the Indo-Pacific* (AOIP), hingga ketegangan yang terjadi di Laut China Selatan (<https://kemlu.go.id/>, 2021).

Namun, di beberapa kondisi ASEAN belum bisa mensinergikan kekuatan di kawasan. Hal ini dapat terlihat ketika negara-negara di ASEAN merespon kondisi keamanan regional yang dibentuk oleh negara-negara *great power* seperti Inggris, Amerika Serikat dan Australia dalam kerjasama AUKUS yang berorientasi pada peningkatan keamanan dan stabilitas kawasan Indo-Pasifik. Dalam menanggapi hal ini, setiap negara ASEAN memiliki respon yang berbeda. Filipina melihat AUKUS sebagai kerjasama yang dapat meningkatkan stabilitas regional sehingga memberikan dukungan penuh terhadap kerjasama ini. Sedangkan Indonesia dan Malaysia melihat bahwa kerjasama ini dapat menimbulkan akserasi perlombaan kekuatan senjata sehingga menimbulkan kekhawatiran bagi intensitas keamanan. Namun, Vietnam tetap membiarkan hal tersebut sebagai bagian dari perkembangan. Hal ini dapat mengancam bagi ASEAN. Di tengah respon yang beragam ini, AUKUS semakin mengesampingkan peran

sentralitas ASEAN dengan tidak melibatkan negara-negara di ASEAN. Kondisi ini memperlihatkan bahwa negara-negara *great power* seperti Amerika, Inggris dan Australia tidak terlalu memperhatikan ASEAN sebagai organisasi dan kawasan yang menjadi sentral Indo-Pasifik (Singarimbun, 2021).

Dari adanya posisi hierarki Indonesia yang lemah berdampak pula pada posisi tawar Indonesia yang lemah misalnya dalam menyikapi permasalahan kedaulatan batas maritim. Berdasarkan data *Automatic Identification System* (AIS) telah mendeteksi kapal China Coast Guard 5202 (CCG 5202) di sekitar blok migas TUNA yang merupakan tempat cadangan minyak dan gas di kawasan Laut Natuna Utara. Berikut merupakan gambar lokasi keberadaan kapal China di kawasan ZEE Indonesia (<https://oceanjusticeinitiative.org/>, 2021).

Gambar 5 Lokasi Kapal China Coast Guard 5202 di Laut Natuna Utara di Kawasan ZEE Indonesia



Sumber: (<https://oceanjusticeinitiative.org/>, 2021)

Berdasarkan gambar di atas, kapal China telah masuk ke kawasan ZEE Indonesia dan beberapa kali mendekati Blok Migas TUNA. Hal ini bisa saja dapat mengganggu aktifitas di blok Migas tersebut sehingga BAKAMLA dan TNI AL melakukan patroli instalasi pengeboran (KN Pulau Nipah, KN Tanjung Datu dan KRI John Lie 358) yang bertujuan untuk menjaga proyek eksploitasi Migas (<https://oceanjusticeinitiative.org/>, 2021).

Situasi tersebut mengubah penilaian bagi negara-negara lain di kawasan bahwa bukan hanya sistem keamanan Indonesia yang lemah tapi juga integrasi terhadap lawan yang kurang akibatnya posisi Indonesia pun menjadi terancam. Sehingga dalam hubungannya dengan visi poros maritim dunia, Indonesia harusnya dapat mengimbangi kondisi di kawasan Indo-Pasifik dengan terus membangun kapasitas dan mengambil peluang dalam mengupayakan kepentingan nasional untuk menjadi poros maritim dunia.

c) *Indonesia Relation to Neighbours in Indo-Pacific*

Indonesia sebagai sentral di tengah kawasan Indo-Pasifik memiliki peluang dalam memperluas kerjasama maritim hingga dapat menjadikan Indo-Pasifik sebagai sumber utama

perekonomian, pusat perdagangan dan pelayaran internasional (Sukmadewi, 2020). Sehingga prospek kebijakan luar negeri Indonesia pada pemerintahan Presiden Joko Widodo menekankan Indonesia menjadi kekuatan maritim regional yang tangguh tidak hanya dari kekuatan tetapi juga dalam hal diplomasi dan menjalin relasi dengan negara-negara lain (Wangke, 2019). Maka dari itu, terdapat kerjasama yang dibangun Indonesia dengan beberapa negara di kawasan Indo-Pasifik guna mengembangkan Poros Maritim Dunia (PMD).

1. Kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) China dan Kerjasama Kemaritiman dengan Indonesia

China merupakan salah satu negara *great power* yang memiliki kepentingan di kawasan Indo-Pasifik. Melalui *One Belt One Road* (OBOR) China memperkenalkan OBOR sebagai pembaharuan jalur sutra modern yang dikembangkan pada pemerintahan Presiden Xi Jinping. OBOR berupaya untuk memperluas dan mengembangkan koneksi baik melalui kemaritiman maupun jalur darat yang berintegrasi pada kualitas ekonomi dalam menjalankan kesepakatan pada bidang infrastruktur, proses arus barang dan jasa, dalam bentuk mata uang serta hubungan *people to*

people yang terus digencarkan (Wibawati, Sari dan Sulistyani 2018).

Bagi Indonesia, China merupakan mitra penting yang banyak menawarkan proyek infrastruktur yang diperlukan Indonesia untuk membangun poros maritim dunia baik itu pelabuhan dan industri perkapalan lainnya yang mendukung poros maritim dunia. China bersama dengan Indonesia menjalin kerjasama dalam konsep kemitraan dan sinergitas kawasan. Salah satunya dalam membangun sinergi antara Poros Maritim Dunia (PMD) dan program *One Belt One Road* (OBOR). Pada tahun 2018, manifestasi kedua konsep terwujud dalam *memorandum of understanding* (MoU). Implementasi MoU dibuktikan dengan pembangunan infrastruktur seperti proyek kereta cepat pelabuhan, *sister-port*, dan industri perikanan. Hubungan dan kerjasama yang dibangun kedua negara diharapkan dapat memajukan pertumbuhan aktivitas konektivitas dan pembangunan infrastruktur ASEAN-RRC melalui *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC) 2025 serta dapat menjamin ekonomi dan pasar baru di kawasan Indo-Pasifik sebagai sentral kawasan (Oratmangun, 2020).

Berikut cacatan kerjasama Indonesia dan China khususnya di bidang kemaritiman dalam usaha untuk mendukung terwujudnya Poros Maritim Dunia (PMD).

Tabel 1 Kerjasama Indonesia dan China dalam Kemaritiman

Kategori	Kerjasama Kemaritiman Indonesia-China
Kerjasama Keamanan Maritim	Kerjasama transfer teknologi yaitu pembuatan dan pengembangan rudal C-705 dikarekan kebutuhan Indonesia terhadap 60 alutsista untuk mendukung <i>Minimum Essential Force</i> (MEF) serta pencegahan akan kejahatan di laut
Kerjasama Diplomasi Maritim	<i>Memorandum of Understanding</i> (MoU) kerjasama bilateral untuk mensinergikan visi Poros Maritim Dunia (PMD) dalam hal ini terkait konektivitas maritim dan <i>One Belt One Road</i> (OBOR) China serta mendukung kemitraan kawasan Indo-Pasifik
Kerjasama Industri Galangan Kapal	<i>Memorandum of Understanding</i> (MoU) tahun 2015, Indonesia bersama empat perusahaan mitra (PT Samudera Marine Indonesia, di Banten, PT Daya Radar Utama di Tanjung Periok, dan PT PAL serta PT Dumas Tanjung Perak Shipyard di Surabaya) bekerjasama dengan <i>China Ship Building Corporation</i> (CSBC) dibidang pengalaman dan teknologi dibidang galangan kapal. Pada tahun 2015, melalui Konferensi Tingkat Tinggi Asia Afrika (KAA) ke-60 di Jakarta Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping menandatangani MoU kerjasama pembangunan infrastruktur pembangun tol laut dengan 24 pelabuhan laut internasional
Kerjasama Sosial	Kerjasama pariwisata Destinasi Jalur Samudera Cheng Ho di

Budaya Maritim	sembilan kota yaitu Banda Aceh, Batam, Bangka-Belitung, Palembang, Jakarta, Cirebon, Semarang, Surabaya dan Denpasar.
----------------	---

Sumber: (Amalia, 2018)

Kerjasama terkait diplomasi maritim menjadi keberhasilan tersendiri bagi Indonesia karena dapat menghasilkan kerjasama dalam memenuhi pilar-pilar poros maritim dunia. Selanjutnya dalam memenuhi 60 alutsista pertahanan dan keamanan militer Indonesia berhasil terlaksana dengan melalui kerjasama *Navy to Navy cooperation Talk* (NTNCT). Maka dari itu, hubungan yang dibangun Indonesia dan China sebagai negara yang juga aktif di kawasan Indo-Pasifik menemui hasil yang sesuai sehingga dapat menunjang Indonesia menuju Poros Maritim Dunia.

2. Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat Dalam Mendukung Poros Maritim Dunia

Dinamika politik yang dibawa China dan Amerika Serikat turut mempengaruhi kondisi anatar negara di kawasan Indo-Pasifik. Amerika Serikat memperkuat kerjasama dengan *The Quad* bersama India, Jepang, dan Australia dengan tujuan menekan kekuatan China (Sari dan Delanova, 2021). Amerika Serikat memandang Indo-Pasifik sebagai konsep kawasan yang *free and open*. Pengaruh Amerika Serikat mendorong pendekatan dalam

memaksimalkan kualitas timbal balik perdagangan, promosi ekonomi dan perdagangan serta menghormati kedaulatan negara di kawasan Indo-Pasifik (Nugroho dan Pandia 2021).

Indonesia menganggap bahwa Amerika Serikat merupakan mitra penting dalam membantu Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia (PMD) khususnya dalam bidang keamanan maritim kawasan. Salah satu wujud nyata kerjasama maritim yang dilakukan Indonesia dan Amerika yaitu, penandatanganan *Memorandum of Understanding on Maritime Cooperation* antara BAKAMLA RI dan US Coast Guard (USGC) pada 24 Oktober 2015. Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk mencegah aktifitas kejahatan *illegal* yang terjadi di kawasan perairan Indonesia. Pada tahun 2016, kerjasama ini terus berlanjut dengan adanya pertemuan *Indonesia-United State Ocean Law and Maritime Policy Dialogue* sebagai upaya untuk memberikan pemahaman yang terhadap konveni hukum laut. Tidak hanya itu, kerjasama terus berlangsung dengan melaksanakan dialog hukum laut baik itu di Washington DC maupun di Jakarta, pada 2019 latihan bersama di Batam, pada tahun 2020 melakukan pertukaran Informasi, *Maritime Service Code*, informasi gabungan, membentuk *Maritime Security Training Center* (MSTC)

serta adanya pelatihan bagi personil BAKAMLA di pusat pelatihan USGC di Amerika. Kemudian pada tahun 2021 melaksanakan pelatihan *Maritime Operation Threat Response* (MORT) (Iswardhana, 2021).

Dengan adanya kerjasama keamanan maritim ini, hal ini dapat menjadi keunggulan tersendiri bagi Indonesia. Khususnya terkait pemasalahan terkait *illegal fishing*, *maritime piracy* dan kejahatan laut lainnya dalam meningkatkan pengawasan di perairan Indonesia, selain itu juga di keuntungan bagi Indonesia dalam memperluas IPTEK di bidang kelautan, serta dapat membantu dan mengawasi tindak migrasi *illegal* di perairan Indonesia (Iswardhana, 2021). Indonesia dapat terus mengencarkan kerjasama dengan Amerika Serikat khususnya di bidang pertahanan secara efisien agar dapat membuka peluang keuntungan bagi pembaharuan sistem militer Indonesia sebagaimana yang diperlukan dalam mencapai poros maritim dunia.

3. Kebijakan *Act East Policy* India dan Hubungan Kerjasama dengan Indonesia

Posisi India di Samudera Hindia semakin mendorong kontribusi India dalam menjustifikasi peran signifikan di kawasan Indo-Pasifik (Damayanti, 2019). Salah satu kebijakan India "*Act East Policy*" dalam memperbaharui kepentingan maritim India untuk melihat

lingkungan geopolitik dan dinamika keamanan yang berkembang di Samudera Hindia. *Act East Policy* menempatkan kawasan Indo-Pasifik sebagai sumber utama, maka dari itu stabilitas kawasan yang terbuka dan inklusif menjadi penting bagi India. Menurut Perdana Menteri India Narendra Modi, fokus tujuan India adalah untuk mengejar promosi kepentingan geopolitik, strategis dan ekonomi di laut khususnya di Samudera India. Kawasan Indo-Pasifik menyumbang 62% dari PDB dunia dan 46% dari perdagangan barang maupun jasa. Bahkan kawasan Indo-Pasifik menyumbangkan perdagangan dari seluruh negara sebesar 19 Triliun USD yang dapat menguntungkan masyarakat global. Melihat potensi ini, India mulai mengambil proyek pembangunan ambisius demi menawarkan contoh bagi kawasan Indo-Pasifik (<https://www.orfonline.org/>, 2020).

Indonesia memiliki kesamaan visi maritim dengan India. Visi poros maritim dunia Indonesia, dan India dengan *Act East Policy*. India mendukung *ASEAN Outlook on Indo-Pasifik* (AOIP) dengan bersama-sama mendukung keterbukaan dan perdamaian di kawasan Indo-Pasifik serta kerjasama maritim yang dapat mendorong ekonomi negara. Relevansi poros maritim dunia dan *Act East Policy* dalam konsep Indo-Pasifik menjadi

semakin kompleks yang tidak hanya didasari kepentingan atas kebijakan luar negeri masing-masing negara, tetapi juga mendukung implementasi kekuatan geopolitik di kawasan Indo-Pasifik sebagai pergerakan politik kawasan. Maka dari itu, kedua negara sama-sama mendorong terjaminnya keamanan dan stabilitas Indo-Pasifik baik politis maupun praktis (Sari dan Delanova, 2021).

Bagi India, Indonesia memiliki visi yang sama namun bukan menjadi ancaman bagi India. Hal ini dibuktikan dengan dibentuknya perjanjian yaitu *Shared Vision on Maritime* yang dijadikan sebagai kerjasama Indonesia dalam menyatukan visi antara *Act East Policy* dan Poros Maritim Dunia Indonesia (Dewi, 2019). Dengan adanya kondisi ini, dapat dikatakan bahwa Indonesia dan India saling mendukung kepentingan nasional keduanya dengan terus menjaga stabilitas keamanan di kawasan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik sebagai bagian dari kawasan Indo-Pasifik.

4. ASEAN Outlook on Indo-Pasifik(AOIP) dan PMD Indonesia

ASEAN Outlook on Indo-Pasifik merupakan bentuk keterlibatan ASEAN dalam menjalankan peran dalam menjaga stabilitas keamanan kawasan yang diwujudkan dalam perdamaian, serta menjamin kemakmuran atas setiap negara

di area Indo-Pasifik. Dalam prakteknya tetap mengedepankan dialog dan kerjasama yang terbuka dan inklusif sebagai prioritas ASEAN yaitu maritim, ekonomi, konektivitas dan pencapaian SDGs. Sehingga terdapat tiga prinsip utama dalam ASEAN *Outlook on Indo-Pasifik*, yaitu ASEAN *Centrality*, *Inclusivity* dan *Complementary*. Hal ini disadari ASEAN sebagai sentral geopolitik dan geostrategis di kawasan Indo-Pasifik (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2019).

ASEAN dapat menghimpun dan menjadi media dalam memoderasi kepentingan negara di kawasan. Persetujuan pembentukan ASEAN *Outlook on Indo-Pasifik* (AOIP) semakin menunjukkan kepemimpinan Indonesia di ASEAN. Kerjasama yang dibangun tidak hanya pada bidang ekonomi namun juga bidang pertahanan dengan berfokus pada pemberdayaan pertahanan laut. Dalam upaya membangun kerjasama pertahanan tidak terlepas dari “persetujuan” negara-negara yang memiliki *power* yang mana ASEAN tidak dapat mendikte arah kebijakan yang digunakan untuk mencapai kepentingan nasional negara tersebut (Syarifudin F Kurniawan dkk, 2021).

Menurut Menteri Luar Negeri RI Retno Marsudi kerjasama konkret yang dibangun melalui area Indo-Pasifik sejalan bersamakebijakan PMD Indonesia(Newswire,

2019). Maka dari itu, Indonesia sangat mendukung kawasan Indo-Pasifik yang transparan dan inklusif hingga Indonesia dapat mempromosikan kerjasama yang konkret sesuai poros maritim dunia. Pada intinya, hubungan yang dibangun Indonesia dengan negara-negara di kawasan Indo-Pasifik sudah sangat baik.

Namun hal ini tentunya memiliki tantangan tersendiri bagi PMD Indonesia melalui kawasan Indo-Pasifik. Dengan banyaknya kepentingan yang masuk ke kawasan Indo-Pasifik, banyak memberikan pengaruh pada stabilitas kawasan dan berbentur banyak kepentingan. Misalnya agresifitas yang dilakukan China hingga menimbulkan respon dari Amerika dan India. Bagi negara menengah seperti ASEAN dan termasuk didalamnya Indonesia, tidak dapat membendung kondisi terburuk yang mungkin terjadi. Sehingga yang dapat dilakukan adalah dengan membawa gagasan kerjasama Indo-Pasifik dengan membawa China untuk masuk dan bersama membangun arsitektur kerjasama keamanan (Nainggolan, 2018).

Melihat proses keberlanjutan Poros Maritim Dunia selama dua periode pemerintahan Joko Widodo, ditemukan bahwa pada periode kedua pemerintahan Jokowi implementasi poros maritim dunia mengalami kemunduran. Hal ini disampaikan langsung oleh (Prof. Dr. Phil. Poltak Partogi Nainggolan M.A, 2021)

merupakan peneliti senior pusat badan keahlian DRP-RI yang menyebutkan bahwa visi poros maritim dunia memiliki proses kampanye dan promosi yang sudah maksimal. Namun, saat ini poros maritim dunia Indonesia tengah mengalami kemunduran yang diakibatkan belum maksimalnya pendanaan dan munculnya kasus covid-19 di dunia dan termasuk di Indonesia yang memberikan dampak bagi kemunduran di hampir setiap bidang poros maritim dunia.

E. Kesimpulan

Setelah membahas hasil dari penelitian pada pembahasan sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa poin akhir sebagai kesimpulan, hal-hal tersebut meliputi yaitu kondisi ekonomi dan pertahanan militer Indonesia menjadi penilaian dalam perwujudan atas poros maritim dunia Indonesia. Namun, dalam penelitian ini ditemukan bahwa kapabilitas ekonomi dan militer Indonesia belum sepenuhnya stabil. Ekonomi Indonesia belum dapat memaksimalkan program poros maritim dunia salah satu konektivitas maritim. Akibatnya pendanaan modernisasi militer Indonesia pun mengalami kemunduran apalagi pada TNI-AL. Dampak dari hal tersebut, dari segi ekonomi masih terjadi disparitas harga di Indonesia artinya *supply* barang dan jasa dengan adanya program Tol laut belum merata ke seluruh

wilayah Indonesia. Sedangkan di bidang militer, masih terjadi kasus *illegal fishing* di perairan Indonesia seperti Laut Natuna Utara dan Laut Sulawesi. Dalam artian bahwa penjagaan akan wilayah perairan Indonesia perlu ada peningkatan agar dapat mendukung visi Poros Maritim Dunia (PMD).

Posisi hierarki Indonesia di kawasan Indo-Pasifik, sulit untuk digambarkan pasalnya posisi Indonesia sebagai *middle power* dan memiliki posisi sentral di kawasan Indo-Pasifik belum cukup mampu untuk mempengaruhi negara lain di kawasan. Bahkan melalui sentralitas ASEAN, Indonesia belum cukup mampu untuk mengintegrasikan setiap pengambilan keputusan yang dapat mengancam keamanan di kawasan Indo-Pasifik. Dampak dari hal ini dapat dilihat dari nilai tawar Indonesia dalam menjaga perairannya. Wilayah Laut Natuna dapat dengan mudah dimasuki oleh Kapal Coast Guard China yang mendekati Blok Migas. Hal ini dapat mengganggu aktifitas pengeboran sumber minyak di kawasan tersebut. Hal ini pula yang menandakan bahwa Indonesia belum punya cukup kemampuan untuk memiliki posisi hierarki di kawasan Indo-Pasifik.

Dalam upaya merealisasikan poros maritim dunia, Indonesia perlu mengait kerjasama dan menjalin dengan negara lain di sekitaran

kawasan Indo-Pasifik. Dalam penelitian ini ditemukan Indonesia cukup aktif dalam menjalin kerja sama dan membangun relasi dengan negara *great power* seperti China, Amerika, India serta negara di ASEAN yang juga memiliki pengaruh di kawasan Indo-Pasifik. Banyak negara-negara besar yang turut mendukung visi Poros Maritim Dunia (PMD) Indonesia yang sejalan dengan visi Indo-Pasifik yang *free and open* dalam hubungan kerjasama dan mendukung kedamaian kawasan.

Adapun saran dalam penelitian ini antara lain, pertama terkait *ecomy and militar capability*, Indonesia perlu memperhatikan dengan sebaik-baiknya hal ini. Kekuatan ekonomi dan pertahanan militer Indonesia sebagai tombak kemajuan Indonesia masih belum stabil. Maka dari itu, pemerintah perlu mengintegrasikan kebijakan hingga ke pemerintahan daerah. Serta diperlukan pengawasan dan evaluasi yang ketat terhadap progress kebijakan yang berhubungan dengan pembangunan ekonomi dan militer Indonesia agar setiap tahunnya diharapkan terus ada peningkatan.

Berkaitan dengan *position hierarchy of state*, Indonesia perlu menegaskan posisi dengan turut aktif dalam kegiatan geopolitik di kawasan Indo-Pasifik baik itu kemitraan multilateralisme, promosi kerjasama,

memperluas ekosistem kawasan perdamaian dengan tujuan untuk mempromosikan PMD dan memberikan citra Indonesia yang memiliki posisi penting di kawasan Indo-Pasifik, khususnya melalui ASEAN sebagai organisasi yang terorganisir.

Sedangkan pada bagian *relation to neighbours*, pemerintah Indonesia perlu memperkuat kerjasama dengan negara di kawasan Indo-Pasifik yang *real* dalam membantu Indonesia untuk mewujudkan PMD seperti Amerika dalam hal pertahanan militer, China dalam hal pembangunan ekonomi dan ASEAN dengan mempertegas batas maritim kawasan.

REFERENSI

Buku

- Griffiths, M., Callaghan, T. O., & Roach, S. C. (2002). *International Relations: The Key Concepts, Second Edition*. Retrieved from [https://hostnezt.com/cssfiles/internationalrelations/International Relations Key Concepts 2nd Edition By Martin Griffiths.pdf](https://hostnezt.com/cssfiles/internationalrelations/International%20Relations%20Key%20Concepts%202nd%20Edition%20By%20Martin%20Griffiths.pdf)
- Hermawan P, Y. (2007). *Transformasi dalam Studi Hubungan Internasional : Aktor, Isu dan Metodologi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Montratama, Y. M. Y. dan I. (2017). *Quo Vadis Politik Luar Negeri Indonesia*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Nainggolan, P. P. (2018). *Indonesia Dan Rivalitas China, Jepang, Dan India*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Wangke, H. (2019). *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim* (Edisi Pert). Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Jurnal

Safira, NIM.E1111171040

Program Studi Hubungan Internasional FISIP Untan

- Amalia, R. (2018). Kerjasama Maritim Indonesia-Tiongkok Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *E-Journal Ilmu Hubungan Internasional, Vol. 06*(No. 03), 1274–1275. Retrieved from [https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/27.1302045022 - Risky Amalia \(09-13-18-08-19-37\).pdf](https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/27.1302045022-RiskyAmalia(09-13-18-08-19-37).pdf)
- Damayanti, A. (2019). Indo-Pasific Maritime Cooperation: ASEAN Mechanism on Security Towards Global Maritime Governance. *Global Dan Strategis, Vol. 13*(No. 1). Retrieved from <https://ejournal.unair.ac.id/JGS/article/view/10636/6913>
- Dewa, M. dan S. (2020). Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim Dalam Pengurangan Disparitas Antar Wilayah DI Indonesia. *Jurnal Internasional Bereputasi*. Retrieved from <https://repository.feb.uns.ac.id/lihatpdf.php?lokasi=publikasi&kode=837>
- Dewi, S. S. (2019). *Implementasi Act East Policy India Dalam Kerjasama Keamanan Maritim India dan Indonesia Periode 2015-2018* (Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah). Retrieved from [https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/49464/1/SUCI SETIA DEWI.FISIP.pdf](https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/49464/1/SUCI%20SETIA%20DEWI.FISIP.pdf)
- Iswardhana, M. R. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-US Coast Guard. *Jurnal Dinamika Pemerintah, Vol. 03*(No. 01), 8–9. Retrieved from <http://jurnal.univrab.ac.id/index.php/jdp/article/view/1569/975>
- Mithun Sinaga, D. A. Mamahit, Y. (2020). Pembangunan Infrastruktur Maritim Untuk Mendukung Program Tol Laut Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia (PMD). *Jurnal Keamanan Maritim, Vol. 6*(No. 1), 10–15. Retrieved from <http://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/KM/article/download/512/491>
- Mohajan, H. (2018). Qualitative Research Methodology in Social Sciences and Related Subjects. *Journal of Economic Development, Environment and People, Vol-7, Iss, 23–48*. Retrieved from <https://tinyurl.com/2p9atc9d>
- Nugroho Y Agung dan Pandia Br Winta. (2021). Strategi Amerika Serikat Membendung Dominasi Tiongkok di Asia Melalui Indo-Pasifik. *Global Insight Journal, Vol. 6*(No. 01). Retrieved from <http://journal.uta45jakarta.ac.id/index.php/GIJ/article/download/4435/1742>
- Tjoneng, A. (2015). *Mewujudkan Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim Dunia*. 47–55. Retrieved from <https://journal.maranatha.edu/index.php/dialogia/article/view/708/704>
- Sari dan Delanova. (2021). Strategi Kebijakan Luar Negeri Indonesia dalam Meningkatkan Daya Tawar Di Kawasan Indo-Pasifik. *Jurnal Dinamika Global, Vol. 06*(No. 01). Retrieved from <http://ejournal.fisip.unjani.ac.id/index.php/jurnal-dinamika-global/article/view/415/251>
- Sudirman, P. N. S. dan A. (2020). Pengembangan Konsep “Indo-Pasifik”: Sebuah Konstruksi Geopolitik Indonesia di Kawasan Melalui ASEAN. *Jurnal Sosial Politik, Vol. 6*(No. 2), 214–224.
- Sukmadewi, P. (2020). *Indo Pacific Treaty Sebagai Perluasan Kerjasama Indonesia di Bidang Maritim*. 1–25. Retrieved from <https://osf.io/f6mby/download>
- Syarifudin F Kurniawan dkk. (2021). Indonesia Poros Maritim Dunia: Mengembangkan Keamanan Melalui Perspektif Kerjasama Pertahanan di Kawasan. *Jurnal Strategi Perang Semesta, Vol. 7*(No. 1). Retrieved from <http://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/SPS/>

article/view/669/637

Wibawati, S. dan S. (2018). Potensi dan Tantangan One Belt One Road (OBOR) Bagi Kepentingan Nasional Indonesia di Bidang Maritim. *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol. 9(No. 2). Retrieved from <https://jkw.psdri.lipi.go.id/index.php/jkw/article/download/801/pdf>

Artikel Berita

Badan Pusat Statistik (BPS). (2021). Tingkat Ketimpangan Pengeluaran Penduduk Indonesia Maret 2021. Retrieved from <https://www.bps.go.id/pressrelease/2021/07/15/1845/gini-ratio-maret-2021-tercatat-sebesar-0-384-.html>

<https://kemlu.go.id/>. (2019). Peran Sentral Indonesia pada ASEAN Outlook on Indo-Pacific. Retrieved from Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia website: <https://tinyurl.com/bdzavup4>

<https://kemlu.go.id/>. (2021). Indonesia-Vietnam Tekankan Sentralitas ASEAN di Berbagai Isu pada Policy Planning Dialogue ke-9. Retrieved from Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia website: <https://tinyurl.com/4hbzfhw8>

<https://kkp.go.id/>. (2020). Penanganan Tindak Pidana Perikanan Oleh PPNS Perikanan di Masa Pandemi Covid-19. Retrieved from Kementerian Kelautan dan Perikanan website: <https://tinyurl.com/2p8efu8n>

<https://oceanjusticeinitiative.org/>. (2021). Analisis 2 Agustus 2021 Ancaman IUUF dan Keamanan Laut di Indonesia – Juli 2021. Retrieved from Indonesia Ocean Justice Initiative website: <https://tinyurl.com/2p8sxfj5>

<https://www.globalfirepower.com/>. (2021a). 2021 Indonesia Military Strength. Retrieved July 10, 2021, from Global Fire Power website: <https://tinyurl.com/vk75b2h2>

<https://www.globalfirepower.com/>. (2021b). Military Strength Ranking 2021. Retrieved July 12, 2021, from Global Fire Power

website: <https://tinyurl.com/ywxjzuzm>

<https://www.orfonline.org/>. (2020). Act east to act Indo-Pacific: India's expanding neighbourhood. Retrieved July 7, 2021, from Observer Research Foundation website: <https://tinyurl.com/yhsftwam>

Kementerian Luar Negeri Indonesia. (2019). ASEAN Outlook on Indo-Pacific Diperkenalkan Kepada Kanada. Retrieved July 7, 2021, from KEMENLU RI website: <https://tinyurl.com/4bjn5zr3>

Liputan6.com. (2020). KKP Catta Ada 44 Kasus Pencurian Ikan di Awal 2020. *Liputan 6*. Retrieved from <https://tinyurl.com/2p8uj6xd>

Newswire. (2019). Menlu: Kerjasama Indo-Pasifik Selaras dengan Poros Maritim kita. Retrieved July 7, 2021, from Newswire Bisnis website: <https://tinyurl.com/5t3bvt94>

Tiola. (2019). Jokowi's Global Maritime Fulcrum: 5 More Years? Retrieved July 9, 2021, from The Diplomat website: <https://tinyurl.com/2p875jh9>

Oratmangun, D. (2020, July 12). Indonesia-China: Membangun Kemitraan, Sinergi dan Solidaritas. *Kompas Nasional*. Retrieved from <https://tinyurl.com/5hb7a4ms>

Purnomo, H. (2021). Mirisnya Alutsista RI yang Renta & Minimnya Dukungan Anggaran. *CNBC Indonesia*. Retrieved from <https://tinyurl.com/bdcscvxp>

Singarimbun, L. (2021). AUKUS, Sentralitas ASEAN, dan Keamanan Regional. Retrieved from detik News website: <https://tinyurl.com/57rrtkz5>

Wawancara

Montratama, I. (2021). Wawancara Penelitian Skripsi.

Prof. Dr. Phil. Poltak Partogi Nainggolan M.A. (2021). Wawancara Penelitian Skripsi.