



PROSIDING VENNAS AIHII

Konvensi Nasional Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia

*“Membangun Kedaulatan Maritim,
Memperkuat Hubungan Internasional Indonesia”*

Tanjungpinang, 23 Oktober 2018



ISSN: 2549-6689



9 772549 668881





Prosiding Vennas AIHII

Volume 9/2018

"Membangun Kedaulatan Maritim, Memperkuat Hubungan Internasional Indonesia"

Dewan Redaksi:

Advisor

: Ketua Umum Pengurus Pusat Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (PP AIHII) Dr. Yusron, M.Si

Ketua Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH) Sayed Fauzan Riyadi

Head of Editorial Board

: Muhammad Riza Widyarsa

Editor

: Ariski Aznor

Design-Layout

: Ady Muzwardy

Desri Gunawan

Dhani Akbar

Glory Yolanda Yahya

Diterbitkan oleh

: Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH) Bersama Pengurus Pusat Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (PP-AIHII)

SAMBUTAN PENGURUS PUSAT AIHII

Puji Syukur kepada Tuhan YME atas terselenggaranya Konvensi Nasional IX Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (Vennas IX AIHII) di Kota Tanjungpinang pada 22 sampai dengan 25 Oktober 2018. Vennas IX AIHII menorehkan beberapa tradisi baru, terutama dimulainya pelaksanaan diseminasi paper sesuai dengan komunitas epistemik yang sesuai dengan minat kajian para dosen anggota AIHII. Kemudian dilaksanakan juga diseminasi hasil pengabdian kepada masyarakat atas permintaan para anggota, sesuai dengan kebutuhan baik untuk peningkatan kum jabatan fungsional maupun untuk akreditasi program studi. Yang tidak kalah penting adalah disepakatinya gelar untuk sarjana Ilmu Hubungan Internasional yaitu S.Hub.Int.

Penghargaan yang setinggi-tingginya saya, mewakili para pengurus pusat AIHII kepada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH) sebagai tuan rumah Vennas IX AIHII. Juga kepada para perwakilan dari kampus lain yang hadir dan turut aktif dalam rangkaian kegiatan Vennas IX AIHII.

Prosiding ini mewakili tradisi publikasi yang terus ditingkatkan dari satu Vennas ke Vennas lainnya. Tentunya masih banyak kekurangan dari prosiding ini. Namun merupakan tanggung jawab seluruh pemangku kepentingan AIHII untuk dapat meningkatkan kualitas dan kuantitas publikasi ini. Semoga dengan segala keterbatasannya, prosiding ini dapat memberikan kontribusi ilmiah maupun praktis bagi perkembangan Ilmu Hubungan Internasional Indonesia.

Jakarta, Desember 2018

Dr. Yusran, M.Si

Daftar Isi

Bagian I: Pertemuan Komunitas Epistemik

Evaluasi Kebijakan Kelautan Indonesia dalam Pemberantasan Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing (Dian Azmawati).....	I-1
Peranan Indonesia dalam Memperkuat Budaya Maritim di Asia Tenggara (Lili Yulyadi Arnakim, Galuh Dian Prama Dewi).....	I-7
Indonesia dan Rezim <i>United Nations Convention On The Law Of The Sea</i> 1982: Lika-Liku Perjuangan dan Relevansi Kepentingan Maritim Era Kekinian(Arthuur Jeverson Maya).....	I-23
Kedaulatan Maritim Indonesia yang (tidak) Berdaulat?(Muhammad Iqbal, Puji Wahono, Bagus Sigit Sunarko)	I-41
Pengelolaan Sumberdaya dan Ekonomi Perbatasan: Kajian Ekonomi Politik Kemaritiman Berkeadilan (Pazli)	I-53
Diplomasi Maritim Indonesia dalam Kerangka Politik Luar Negeri Bebas Aktif (Indrawati,Agung Yudhistira Nugroho)	I-71
Persepsi Pemuda di Sumatera Selatan Terhadap Diplomasi Publik (Azhar)	I-104
Faktor Penghambat Diplomasi CPO Indonesia di Pasar Eropa (Denada Faraswacyen L. Gaol).....	I-131
Diplomasi Pariwisata Bencana di Indonesia (Harits Dwi W).....	I-145
Border Diplomacy in Handling Disputes on Tanjung Datu (Case Between Indonesia and Malaysia) (Elyta, Uly Nuzulian)	I-157
<i>The Power Of Emak-Emak</i> : Tenaga Penggerak bagi Perempuan Desa Bakalan Sebagai Pelaku Citizen Diplomacy Berbasis Kearifan Lokal (Setyasih Harini)	I-168
Merawat Korban ‘Susi –Effect’ di Philipina Selatan (Sidik Jatmika)	I-179
Korean Wave : Apa Faktor yang Berkontribusi terhadap Kesuksesannya? (Sofia Trisni, Rika Isnarti, Anita Afriani S, Ferdian)	I-192
Signifikansi Pengaruh Organisasi Non-Pemerintah dalam Diplomasi Lingkungan: Perspektif <i>English School</i> (Verdinand Robertua).....	I-207
<i>Collaborative Governance</i> Dalam Kebijakan Investasi Di Kawasan Free Trade Zone Bintan (Ady Muzwardi, Gloria Yolanda Yahya, Oksep Adhayanto)	I-220
Multinational Corporation’s Social Responsibility: Case Study of Danone-Aqua’s Corporate Social Responsibility (CSR) in Polanharjo District, Klaten Regency, 2012-2017 (Bambang Wahyu Nugroho, Arsyta Dewi Mayasari Sindhutomo)	I-231
Dinamika Perkembangan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok terhadap Regionalisme Uni Eropa (V.L. Sinta Herindrasti).....	I-258
Membangun Kedaulatan Negara dalam Pengelolaan Sumber Daya Alam (Studi Komparasi Perspektif Islam dan Liberal) (Siti Muslikhati)	I-271

Digital Repository Universitas Jember

Bagaimana Negara-Negara Pos-Kolonial Memandang Keamanan Manusia? (Studi Kasus: Dilema State-Building dan Pembangunan Manusia di Asia Tenggara) (Azhari Setiawan, Andree).....	I-285
Tata Kelola Lingkungan Regional: ASEAN Menuju Komitmen Kesepakatan Paris (Masitoh Nur Rohma).....	I-324
Islam dalam Dinamika Politik Singapura (Sugeng Riyanto).....	I-340
Pemetaan Partai Politik di Timur Tengah; Partai Politik Zuama dan Non-Zuama di Libanon (Mohammad Riza Widjarsa)	I-375
Konflik Yaman: Houthi Menyerang, Arab Saudi Merespon (Ahmad Fuadi).....	I-389
Tantangan Kebijakan Luar Negeri Indonesia Terkait Isu Perlindungan TKI Di Arab Saudi (Anna Yulia Hartati).....	I-403
Prospek Pengaruh Iran atas Pemerintahan Irak Pasca Kemenangan Melawan ISIS (Ariski Aznor)	I-419
Analisis Persepsi Masyarakat Skouw - Wutung Terhadap Pembangunan Perbatasan Republik Indonesia – Papua New Guinea (Melpayanty Sinaga, Barisen Rumabar)	I-436
Border Governance, Konstruksi Politik Identitas Perbatasan, Nasionalisme atau melawan? (Saiman Pakpahan).....	I-454
Mengurai Fenomena Migrasi Modern di Indonesia dan Turki: Suatu Telaah Fungsional Negara (Wahyuni Kartikasari)	I-464
Route of Narcotics Smuggling in Southeast Asia Region (Case Study in Border of Riau Province) (Rendi Prayuda, Fitrisia Munir)	I-477

Bagian II: Seminar Hasil Pengabdian Masyarakat

Program Pengembangan Kewirausahaan Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Yogyakarta Dalam Rangka Mengurangi Tingkat Ketergantungan Lulusan pada Dunia Kerja (Sugito, Sri Handari Wahyuningsih, Agus Nugroho Setiawan),.....	II-1
Pengabdian Masyarakat : Peningkatan Pemahaman Siswa SMA terhadap Prosedur Sidang PBB (Sofia Trisni, Rika Isnarti , Anita Afriani S, Poppy Irawan)	II-14
Moral Pancasila Terinspirasi Kode Moral Al Quran (Djumadi M. Anwar)	II-23
Pendampingan Bp3tki Kota Tanjungpinang Dalam Menanggulangi Tenaga Kerja Indonesia (Tki) Ilegal (Dhani Akbar, M. Riza Widyarsa).....	II-36



BAGIAN I

PERTEMUAN KOMUNITAS EPISTEMIK



Kedaulatan Maritim Indonesia yang (tidak) Berdaulat?

Muhammad Iqbal, Puji Wahono, Bagus Sigit Sunarko

Universitas Jember

cacakiqbal@gmail.com; wahono.fisip@unej.ac.id; sigit.fisip@unej.ac.id

Abstrak

Tulisan ini menganalisis bagaimana problematika kedaulatan maritim Indonesia sejak pencanangan kebijakan Poros Maritim Dunia oleh Presiden Joko Widodo. Dengan menggunakan metode analisis deskriptif serta studi dokumentasi, tulisan ini menunjukkan bahwa paradigma pembangunan kedaulatan maritim terkesan masih "setengah hati" untuk tidak dikatakan tidak seserius gelora narasi dan mimpi besar Poros Maritim Dunia. Pengarusutamaan kedaulatan maritim (mainstreaming maritime sovereignty) tidak terjadi baik dalam sektor politik luar negeri maupun dalam negeri. Strategi dan doktrin pembangunan di kabinet pemerintahan Jokowi masih cenderung land heavy. Pemberdayaan dan peningkatan sea power tidak diimbangi distribusi anggaran yang signifikan terutama pada institusi strategis terkait kedaulatan maritim. Akibatnya, sumberdaya ekonomi, politik, dan budaya maritim yang berlimpah dimiliki Indonesia belum terkelola secara mandiri dan berdaulat seutuhnya. Dari perspektif hubungan internasional, tantangan utamanya adalah mereformasi total strategi diplomasi maritim serta mengarusutamakan doktrin serta strategi pertahanan dan keamanan maritim (maritime security). Terkait hal ini, pemerintah idealnya perlu mengambil tiga posisi langkah berikut. Pertama, mendesain ulang regulasi dan Kebijakan Kelautan Indonesia dengan substansi pengarusutamaan maritim. Kedua, memperkuat kebijakan anggaran maritim sebagai prioritas utama. Ketiga, mempersiapkan generasi bangsa secara terencana, sistematis dan komprehensif untuk memiliki budaya dan kesadaran maritim (maritime culture and awareness).

Kata kunci: *Poros Maritim Dunia, Pengarusutamaan Kedaulatan Maritim, Kesadaran Maritim*

Abstract

This paper analyzes how the problems of Indonesian maritime sovereignty since the launching of the Global Maritime Fulcrum policy by President Joko Widodo. By using descriptive analysis methodology and documentation study, this paper shows that the paradigm of developing maritime sovereignty is still considered "half-hearted" not to be said to be as serious as the surge of narrative and the big dream of the Global Maritime Fulcrum. Mainstreaming maritime sovereignty does not occur both in the foreign and domestic political policy. The development strategy and doctrine in the Jokowi government cabinet still tends to be land heavy. Empowerment and increase in sea power are not offset by a significant budget distribution especially in strategic institutions related to maritime sovereignty. As a result, the abundant economic, political and maritime culture resources possessed by Indonesia have not been managed independently and are fully sovereign. From an international relations perspective, the main challenge is to reform the total strategy of maritime diplomacy and to mainstream doctrine and maritime security defense and security strategies. Regarding this matter, the government ideally needs to take the following three steps. First, redesigning Indonesian Marine Regulations and Policies with the substance of maritime mainstreaming. Second, strengthening maritime budget policy as a top priority. Third, prepare the nation's generation in a planned, systematic and comprehensive manner to have a maritime culture and awareness.

Keywords: *Global Maritime Fulcrum, Mainstreaming Maritime Sovereignty, Maritime Awareness*

Pengantar

Indonesia adalah Negara Kepulauan Terbesar di Dunia! Potensi ekonomi maritim Indonesia 1,33 triliun US Dolar per tahun, 79% wilayahnya adalah laut dengan dikaruniai aset 17.508 pulau (5.707 pulau berpenghuni), membentang 99.000 km garis pantai, dan kedaulatan

negara didukung 263 juta penduduk (Kemenko Maritim, 2017). Semua karunia itu sangat penting bagi Kedaulatan Maritim. Secara umum narasi Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo memberikan harapan baru. Bung Karno pernah berkata *Jas Merah!* Jangan sekali-kali melupakan sejarah. Maka, narasi itu seperti mengulang catatan sejarah ketika orasi Presiden Soekarno mengamanatkan pada bangsa Indonesia untuk kembali menjadi bangsa samudera. “*Kembalilah Menjadi Bangsa Samudera!*”, begitulah judul pidato kenegaraan yang dikenal sebagai Amanat Presiden Sukarno pada resepsi pembukaan Musyawarah Nasional Maritim pertama di Jakarta pada tanggal 23 September 1963.

Sejak Proklamasi Kemerdekaan RI perhatian dan orientasi pemimpin bangsa untuk menegakkan kedaulatan maritim nyaris tergolong “melupakan sejarah” sebagai jati diri bangsa maritim. Tercatat hanya pada masa Bung Karno keseriusan menata dan menginstitutionalkan maritim dan tentu saja Presiden Jokowi. Karena itulah narasi Poros Maritim Dunia Presiden Jokowi bisa disebut sebagai harapan baru.

Dinamika sejarahnya adalah begini, Ali Sadikin memimpin Kompartemen Kemaritiman dalam Kabinet Dwikora I dan II dari tahun 1964 sampai 1966. Jatjdjan Sastroredjo menggantikannya di Kabinet Ampera tahun 1966 sampai 1967. Namun setelah 1967, sudah tidak ada lagi kementerian yang menangani secara khusus bidang kemaritiman. Zaman Orde Baru justru merombak total orientasi pembangunan dengan paradigma daratan dan lebih memprioritaskan sektor agraris (*land heavy*). Posisi kemaritiman dilebur ke dalam Departemen/Kementerian Perhubungan dari Kabinet Ampera II hingga Kabinet Indonesia Bersatu II (Masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono) berakhir. Baru di tahun 2014 pemerintahan Presiden Jokowi, haluan kelautan secara nasional digelorakan kembali dengan membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Sampai tulisan ini dibuat ada tiga kali *reshuffle* menteri. Indroyono Soesilo menjabat dari 27 Oktober 2014 sampai 12 Agustus 2015, lalu Rizal Ramli dari 12 Agustus 2015 sampai 27 Juli 2016, dan saat ini Luhut Binsar Panjaitan dari 27 Juli 2016.

Kalau mengacu pada catatan sejarah tersebut, lebih setengah abad yang lalu orasi Proklamator Kemerdekaan Republik Indonesia itu begitu menggelora untuk menegaskan bahwa negara Indonesia bisa menjadi bangsa yang kuat dan sejahtera apabila menguasai lautan. Orasi itu persisnya begini:

“...Negara Indonesia hanjalah bisa mendjadi kuat djikalau ia djuga menguasai Lautan; negara jang rakjatnya tjuma hidup, hidup adem tentrem kadyo siniram banju waju sewindu lawase di lereng-lereng gunung, keradjaan jang demikian itu tidak bisa mendjadi kuat, apalagi mendjadi sedjahtera. Djikalau negara

Indonesia ingin mendjadi kuat, sentausa, sedjahtera, maka dia harus kawin djuga dengan laut..." (Departemen Penerangan RI, 1963: 7).

Menjadi bangsa yang benar-benar menguasai lautan bagi "Sang Nahkoda Agung" merupakan tuntutan zaman sebagaimana sejarah telah membuktikan di masa Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Kejayaan Sriwijaya dan Majapahit kala itu membuktikan bahwa bangsa Indonesia pernah menjadi negeri yang sangat berdaulat dan berjaya atas lautan. Penguasaan teknologi, armada kapal, gugus pasukan dan kemampuan pengelolaan perdagangan internasional sekaligus membuktikan berlangsungnya praktik diplomasi maritime yang benar-benar sangat hebat membanggakan pada zamannya. Demikian pula beberapa kerajaan seperti Samudera Pasai, Aceh, Makassar, Ternate dan Tidore telah terbukti mampu berdaulat dan berjaya dengan strategi dan doktrin kedaulatannya atas alur laut beserta seluruh sumberdaya maritimnya. "*Jalesveva Jayamahe*", di lautan kita jaya. Kini, kejayaan kerajaan-kerajaan maritim Indonesia kala itu yang wilayah kedaulatan ekonomi dan politik maritimnya membentang luas hingga mencakup sekitar Hindia hingga Pasifik, telah terpenggal seolah terkenang hanya menjadi romantisme sejarah.

Kedaulatan dan kejayaan atas lautan dengan semua sumberdaya yang sangat berlimpah itu sejatinya bertujuan untuk Indonesia benar-benar menjadi bangsa yang kuat, sejahtera dan memberikan kesejahteraan kepada seluruh rakyat Indonesia hingga dapat hidup di dalam negaranya sendiri. Artinya, berdaulat atas lautan adalah berarti benar-benar mandiri tanpa eksploitasi serta tetap bersahabat dalam hubungan internasional dengan semua bangsa di dunia. Maritim Indonesia yang berdaulat pada hakikatnya adalah memosisikan bangsa Indonesia sebagai *mercusuar* pembangunan dan perhubungan bangsa-bangsa dan perjuangan aktif dalam menjaga perdamaian dunia yang kekal dan abadi.

Pembangunan menurut Amartya Kumar Sen sesungguhnya adalah perluasan kemerdekaan (Sen, 1999). Maka, pembangunan maritim sesungguhnya adalah perluasan kemerdekaan sebagai bangsa bahari yang berdaulat sebenar-benarnya. Pemerintah kalau boleh dikatakan baru "menyapa" laut sebatas wacana atau program kerja, akan tetapi masih kita anggap gagal hadir berdaulat sepenuhnya di laut secara efektif. Penegasan narasi Poros Maritim Dunia yang dikonstruksi pada awal kontestasi Pemilu 2014 di Indonesia faktanya baru tertuang dalam Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) tiga tahun kemudian dengan ditetapkannya Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017. Boleh dikata KKI ini merupakan skenario awal implementasi mimpi besar Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Sebuah

kebijakan politik yang dapat kita anggap sebagai harapan baru. Sebuah kebijakan penting dan strategis sebagai upaya untuk mengaskan kembali jati diri Indonesia sebagai bangsa maritim.

Masalahnya, setelah 73 tahun kemerdekaan pada kenyataannya Indonesia ternyata cukup rentan dalam menghadapi banyak ancaman dan gangguan atas kedaulatan maritimnya. Termasuk pula kerugian keuangan negara di bidang maritim. Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti pernah mengatakan bahwa kerugian negara mencapai Rp 3.000 triliun karena tindak pencurian ikan dan beragam tindak pidana (Tempo.co, 2015).

Kedaulatan NKRI juga sangat rentan terhadap eskalasi konflik di Laut China Selatan serta potensi *dispute* dan konflik dengan sepuluh negara perbatasan (Malaysia, Singapura, Filipina, Vietnam, Thailand, Timor Leste, India, Papua New Guinea, Palau, dan Australia). Belum lagi soal rivalitas Amerika Serikat dan sekutunya dengan China di kawasan Asia Pasifik. Ditambah persoalan garis batas wilayah yang belum delimitasi bahkan disengketakan; sebagian batas ZEE belum ditetapkan, serta belum semua batas laut teritorial dan batas landas kontinen disepakati dengan negara tetangga. Ada pula masalah konsep "*Nine Dotted Lines*" China di kawasan Natuna yang masih tidak jelas dasar hukum dan koordinatnya. Kriminalitas di laut masih marak terjadi juga dapat berdampak pada gangguan atas kedaulatan NKRI. Daerah perbatasan pun berpeluang menjadi tempat persembunyian dan basis kelompok gerakan pengancam ketertiban dan keamanan, penyelundupan (*smuggling*), dan kriminal lainnya, seperti jalur *human trafficking*, narkoba, dan aksi terorisme. Persoalan degradasi nasionalisme masyarakat di pulau-pulau pantai terluar dan daerah perbatasan juga menjadi ancaman serius atas kedaulatan bangsa akibat tata kelola pemerintahan, pelayanan publik yang buruk serta ketimpangan distribusi hasil pembangunan dan ada "bau tak sedap" dalam perimbangan keuangan antara pusat dan daerah.

Semua kerentanan dan ancaman itu menjadi PR besar atas pertanyaan apakah benar kita berdaulat atas maritim seutuhnya? Pertanyaan mendasar yang masih terasa gamang untuk memastikan jawabannya antara lain adalah apakah dengan penegasan adanya KKI menegaskan pula bahwa Indonesia sudah berdaulat atas laut dan sepenuhnya efektif mengelola seluruh potensi maritimnya? Sejujurnya kita katakan belum berdaulat sepenuhnya. Sekiranya pembelaan (atau ada pembenaran) yang bernada optimistik bahkan heroik bahwa Indonesia memang berdaulat atas wilayah ekonomi politik maritimnya, apa saja bukti-bukti konkritnya?

Metode

Tulisan ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, yakni dengan mendeskripsikan berbagai data, permasalahan, kebijakan dan program-program yang terkait dengan konsepsi kedaulatan negara maritim. Unit analisis utama dalam penelitian ini adalah argumentasi yang dihasilkan dalam tulisan maupun ucapan para aktor pembuat keputusan dan tokoh-tokoh nasional sebagai representasi dari lembaga negara yang memiliki otoritas langsung (*first hand policy*) serta pemikiran atau pandangan ahli (*first hand perspective*) dalam kaitannya dengan aspek maritim. Metode pengumpulan data menggunakan studi dokumentasi dan pustaka yang dilakukan dengan cara membaca dokumen, artikel buku atau jurnal, teks-teks pidato, berita maupun berbagai laporan serta mengkaji dan meneliti beberapa regulasi dan dokumen yang terkait langsung dengan maritim Indonesia. Hasilnya kemudian dianalisis dengan menggunakan teknik analisis *Interactive Model* dari Miles dan Huberman (1994). Teknik analisis ini membagi langkah-langkah berupa reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*), dan penarikan kesimpulan atau verifikasi (*conclusions*), serta menginterpretasikan data dengan melakukan proses *check* dan *recheck* (triangulasi) sebagai upaya validasi (*validity*) atas temuan yang telah didapat.

Membenahi paradigma pembangunan maritim.

Dengan menyitir kerangka pemikiran Thomas Kuhn tentang struktur revolusi ilmiah, Daniel M. Rosyid (2010) mengusulkan pergeseran paradigma (*paradigm shifts*) pembangunan kemaritiman. Ada empat paradigma dalam melangsungkan pembangunan, yaitu paradigma benua (pulau besar), paradigma kelautan, paradigma “pulau kecil” dan paradigma kepulauan. Usulan ini ia pandang seharusnya menjadi agenda besar dan penting guna mewujudkan kedaulatan maritim Indonesia.

Paradigma kelautan yang dimaksud tersebut diilustrasikan oleh Rosyid seperti “*water world*” (dalam film Hollywood yang diperankan oleh Kevin Costner). Cara pandang manusia di atas perahu yang ekstrim seolah tidak pernah lagi melihat darat. Paradigma “pulau kecil” ia pandang sebagai cara pandang yang terlalu sempit, bersifat isolasionis, tertutup, tidak ramah pada pendatang. Paradigma kepulauan adalah paradigma “berlabuh” dari laut yang penuh gelombang ke darat yang tenang. Selama kemerdekaan RI, pembangunan bangsa dibangun dengan paradigma “pulau besar”. Paradigma ini menggambarkan cara pandang manusia yang seolah-olah tidak pernah melihat laut. Paradigma semacam ini bercirikan agararis, cenderung feodal dan hirarkis. Inilah yang dianggap sangat memengaruhi pola kebijakan pembangunan semasa Orde Baru dengan lebih gencar memprioritaskan pembangunan daratan dibanding laut.

Akibatnya, potensi dahsyat sumberdaya laut tidak pernah menjadi sumber utama kesejahteraan seluruh rakyat dengan prinsip yang adil dan makmur. Maka yang paling realistis adalah paradigma kepulauan. Paradigma kepulauan adalah paradigma "jalan tengah". Bangsa Indonesia menyebutnya "tanah air" (bukan "tanah dan air"), yang melihat dimensi "pulau besar" dan "*water world*" secara seimbang. Paradigma kepulauan dinilai lebih inklusif, dinamis dan lebih *outward-looking* dibanding dengan paradigma lainnya.

Seperti diketahui sebagaimana legitimasi Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS), Indonesia memang merupakan negara kepulauan atau *archipelagic state*. Menurut kajian Safri Burhanuddin dkk. (2003) kata *archipelago* memang sering diterjemahkan sebagai "kepulauan" yaitu berupa kumpulan pulau yang dipisahkan oleh permukaan air laut. Sesungguhnya ada perbedaan pengertian yang fundamental antara kepulauan dan *archipelago*. Kepulauan diartikan sebagai kumpulan pulau. Sedangkan istilah *archipelago* berasal dari bahasa Latin "*archipelagus*" yang berasal dari kata *archi* yang berarti utama dan *pelagus* yang berarti laut, sehingga memiliki arti "laut utama". Istilah ini mengacu pada Laut Tengah pada masa Romawi. Oleh sebab itu, makna asli dari kata *archipelago* sebenarnya bukan merupakan "kumpulan pulau", tetapi laut, di mana terdapat sekumpulan pulau. Konsep *archipelagic state* (menurut Adrian Lapihan) yang dikembangkan Indonesia mengacu pada makna negara kepulauan "seharusnya diganti dengan konsep negara bahari", yaitu negara laut yang memiliki banyak pulau. Dalam istilah sejarahwan maritim yang paling otoritatif berbicara soal maritim ini "Indonesia adalah negeri bahari yang terdiri dari gugusan laut yang ditaburi pulau-pulau". Oleh karena itu, upaya untuk menegakkan kedaulatan maritim sudah seharusnya dimulai dengan mereposisi pembenahan atas paradigma pembangunan maritim.

Salah Paradigma, Minim Anggaran.

Sekarangnya ada tiga kesalahan paradigma pembangunan maritim hingga membuat Indonesia saat ini tidak benar-benar berdaulat atas maritimnya sendiri. *Pertama*, menjadikan laut hanya sebagai halaman belakang. Ini sangat berbeda jika laut adalah teras depan rumah ibu pertiwi. Kita akan lebih banyak mencurahkan perhatian, daya pikat dan berbagai usaha untuk membuat halaman depan rumah terus indah kokoh mempesona. Lain halnya dengan apa yang sudah sekian kali pergantian rezim dalam melakukan pembangunan. Darat dijadikan sebagai teras depan karena itu harus tampak indah dan gagah. Bagian belakang dibiarkan belakangan saja pembangunannya. Mungkin saja karena kesalahan paradigma ini yang membuat alokasi anggaran untuk TNI Angkatan Darat jauh lebih besar porsinya dibanding TNI AL dan TNI AU.

Padahal konsep strategi pertahanan maritim yang tangguh adalah justru dengan memperkuat modernisasi alutsista dan territorial atas lautan. Lebih baik menghadang segala ancaman luar dari lautan daripada menunggu ancaman sudah masuk di daratan. Sejak masa imperialisme kolonialisme (bahkan hingga kini) Inggris Britania Raya, Spanyol, Portugis, Jepang, dan Belanda serta Amerika Serikat telah mencatatkan diri sebagai negara adidaya yang serius memperkuat basis strategi dan doktrin pertahanan kedaulatan negaranya dengan menguasai laut. Menjadikan laut sebagai wajah depan yang kokoh dan tangguh bagi rumah mereka.

Kedua, nyaris tidak ada atau miskin kesadaran maritim (*maritime awareness*) pada masyarakat dan generasi bangsa. Kesalahan ada pada paradigma sistem Pendidikan dan desain kebudayaan yang berorientasi pada prestasi dan capaian bermatra darat. Status sosial ekonomi kaum pekerja atau profesi dinilai “lebih bergengsi” jika bidang profesinya terkait daratan bukan kelautan. Akibatnya kesadaran maritim generasi bangsa sangat minim. Diyakini cukup banyak generasi milenial nyaris tidak tahu lagi bentangan geografi dan peta bumi serta kelautan Indonesia. Bahkan kerap kita jumpai dalam gurauan generasi milenial, makna laut terkesan buruk, diibaratkan tempat pembuangan segala kesialan atau ketololan. Misalnya di kalangan anak muda populer istilah “*ke laut aja!*” Mereka lupa padahal nenek moyang mereka adalah pelaut, yang gemar mengarung luas samudera, menerjang ombak tiada takut, bahkan menempuh badai sudah biasa.

Ketiga, tidak ada agenda besar untuk mengarusutamakan maritim (*mainstreaming maritime agenda*) ke dalam segenap kebijakan dan keputusan politik negara. Maka tidak heran jika selama ini Kementerian/Lembaga yang ada kaitannya dengan maritime justru hanya menerima porsi anggaran yang relatif sangat rendah. Bahkan TNI AL dan TNI AU sebagai institusi utama pertahanan keamanan maritim NKRI sangat jauh anggaran per-tahun yang diterimanya dibandingkan dengan TNI AD. Tentu ini bukan berarti mengabaikan matra Angkatan Darat. Harus kita akui pula dalam alokasi anggaran untuk Kementerian Pertahanan dalam Nota Keuangan APBN tahun-tahun belakangan ini tercatat sebagai Kementerian terbesar yang teralokasi APBN. Namun seharusnya, jika benar-benar ingin menjadikan kedaulatan maritim Indonesia menjelma sebagai Poros Maritim Dunia, maka sudah seharusnya ada kebijakan dan keputusan politik bahkan regulasi hukum dengan segenap sektor maupun lintas sektoral ditopang oleh pengarusutamaan maritim. Tuntutan perlunya modernisasi alutsista terkesan dipenuhi sekadarnya, meski beban kewajibannya membentang luas di seluruh kedaulatan lautan NKRI.

Instansi terkait kedaulatan maritim di Indonesia antara lain terdiri dari Kementerian Koordinator Bidang Maritim, TNI AL, TNI AU, Kepolisian RI (Polair), Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan (Laut), Badan Informasi Geospasial, Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan, dan Badan Keamanan Laut.

Tabel 1 berikut ini membuktikan bahwa kebijakan politik anggaran maritim tergolong sangat minim dan nyaris tidak didukung adanya pengarusutamaan maritim. Bahkan tampaknya di masa pemerintahan Presiden Jokowi porsi anggaran untuk Kementerian yang terkait langsung dengan maritim justru dari tahun 2015 (berdasarkan Laporan Keuangan Pemerintah Pusat) sampai tersusunnya RAPBN 2019 relatif menunjukkan tren yang menurun dari tahun ke tahun. Maka, salahkah apabila muncul pertanyaan seriuskah menjalankan Poros Maritim Dunia? Bagaimana “nasib masa depan kedaulatan maritim” bila dirancang dengan *grand strategy* yang minim anggaran dan tanpa agenda pengarusutamaan maritim?

Tabel 1. Anggaran Belanja Kementerian Negara/Lembaga Terkait Sektor Kedaulatan Kemaritiman, 2014-2019 (miliar rupiah)

	KEMENTERIAN/LEMBAGA	2014	2015	2016	2017	2018	2019
		LKPP	LKPP	LKPP	LKPP	Outlook	RAPBN
1	Kementerian Pertahanan	86.185,6	101.363,0	108.732,8	108.011,8	107.682,4	107.157,9
2	Kepolisian Negara Republik Indonesia	43.952,5	61.972,8	79.272,4	84.007,7	95.031,5	76.213,5
3	Kementerian Perhubungan	28.722,8	47.118,0	42.902,5	45.983,7	48.203,1	41.554,9
4	Kementerian Kelautan dan Perikanan	5.865,7	9.276,5	10.567,5	9.299,6	7.287,6	5.483,0
5	Badan Informasi Geospasial	688,4	644,4	685,2	845,0	790,9	727,7
6	Badan Keamanan Laut	-	-	1.876,2	955,8	559,0	447,4
7	Kemenko Bidang Kemaritiman	-	106,1	413,2	350,5	300,3	254,2
8	Badan Nasional Pengelola Perbatasan	127,8	173,9	179,8	186,3	203,5	194,0
Total Belanja (86 K/L)		577.164,8	732.137,1	767.809,9	763.575,1	847.435,2	840.284,0

Sumber Data: Diolah kembali dari Nota Keuangan APBN Kementerian Keuangan RI (Tahun 2014-2019)

Diskusi

Menjadi negara maritim adalah sebuah *geostrategic default*, pilihan tak terelakkan bagi Indonesia sebagai negara kepulauan bercirikan Nusantara (Rosyid dan Ekowanti, 2014). Kita patut bangga ketika Poros Maritim Dunia digelorakan. Kita pantas menaruh harapan baru yang besar sejak dikeluarkannya Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Seketika itu menjadi marak dan terbukanya diskusi di banyak forum hingga memunculkan berbagai gagasan, strategi, dan segala kreativitas bangsa untuk lebih memperkuat, lebih mempertajam, bahkan mentransformasi seluruh potensi kemaritiman itu menjadi kekuatan dan kedaulatan Indonesia atas laut (*sea power and maritime sovereignty*).

Menjadi negara maritim artinya memiliki kapasitas untuk memanfaatkan laut sebagai ruang hidup (*lebensraum*) untuk kepentingan nasional. Kepentingan kita di laut tidak hanya di wilayah di mana kita berdaulat, tapi juga di perairan internasional. Tentu tantangan pertama kita adalah meningkatkan kehadiran kita sebagai bangsa di laut kedaulatan kita secara efektif (Rosyid dan Ekowanti, 2014).

Strategi membangun kedaulatan maritim Indonesia –sekiranya dikehendaki benar-benar berdaulat atas laut dalam arti yang memang sebenar-benarnya– adalah perlu merevitalisasi konsep Tri Sakti Bung Karno pada tahun 1963 yaitu kedaulatan dalam politik, kemandirian dalam ekonomi, dan kepribadian dalam berkebudayaan. Barulah kemudian harus ada pengarusutamaan maritim ke dalam desain utama pembangunan dan kebijakan politik anggaran yang dijalankan dengan mereduksi kesalahan-kesalahan paradigma pembangunan maritim. Bukan hanya berdaulat atas maritim saja bahkan kita bisa memperoleh bonus yang lebih hebat dari bonus demografi yaitu bonus sebagai negara Poros Maritim Dunia. Tanpa melakukan semua itu niscaya frasa kedaulatan maritim Indonesia yang tidak berdaulat memperoleh sandaran pembenarnya.

Daftar Pustaka

- Adam, Latif dan Inne Dwiastuti. 2015. Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan. *Masyarakat Indonesia: Majalah Ilmu-ilmu Sosial Indonesia* Vol. 41 No. 2 Desember. Jakarta: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Press.
- Anggoro, Kusnanto. 2009. Strategi Pertahanan Kepulauan, Diplomasi Kelautan dan Kekuatan Matra Laut Indonesia. *Jurnal Diplomasi* Vol. 1 No. 2 Edisi September. Jakarta: Pusat Pendidikan dan Pelatihan Departemen Luar Negeri RI.
- Arsana, I Made Andi. 2007. *Batas Maritim Antarnegara, Sebuah Tinjauan Teknis dan Yuridis*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Arsana, I Made Andi. 2009. Mengelola Laut Indonesia: Tantangan Sebuah Negara Kepulauan. *Jurnal Diplomasi* Vol. 1 No. 2 Edisi September. Jakarta: Pusat Pendidikan dan Pelatihan Departemen Luar Negeri RI.
- Burhanuddin, Safri dkk. 2003. *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa (Sejak jaman Prasejarah hingga Abad XVII)*. Jakarta: Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara Lembaga Penelitian

Universitas Diponegoro berkerja sama dengan BRKP Departemen Kelautan dan Perikanan.

Departemen Penerangan RI, 1963. *Kembalilah Menjadi Bangsa Samudera!* Amanat Presiden Sukarno pada resepsi pembukaan Munas Maritim ke-I, 23 September.

Djalal, Hasjim. 2009. Mengelola Potensi Laut Indonesia. *Jurnal Luar Negeri*, Vol. 26 No. 3 September-Desember. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan (BPPK) Departemen Luar Negeri RI.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2017. *Indonesia Poros Maritim Dunia*. Paparan Kemenko Maritim atas 3 Tahun Pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla.

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2015. *Diplomasi Poros Maritim, Ekonomi Kelautan dalam Perspektif Politik Luar Negeri*. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan (BPPK).

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2016. *Diplomasi Maritim: Keamanan Maritim dalam Perspektif Politik Luar Negeri*. Jakarta: Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan pada Organisasi Internasional (Pusat P2K OI).

Lapian, Adrian B. 2009. *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Limbong, Bernhard. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: Margaretha Pustaka.

Miles, M. B., & Huberman, A. M. 1994. *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. Thousand Oaks, CA Sage Publications.

Pamungkas, Cahyo. 2015. Nasionalisme Masyarakat di Perbatasan Laut: Studi Kasus Masyarakat Melayu-Karimun. *Masyarakat Indonesia: Majalah Ilmu-ilmu Sosial Indonesia* Vol. 41 No. 2 Desember. Jakarta: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Press.

Pramono, Agung. 2017. Dapatkah Konflik Laut Cina Selatan Dikelola? *Strategi Politik, Ekonomi & Keamanan* Vol. 1 No. 2. Oktober/November. Jakarta: The Yudhoyono Institute.

Praselia, Ade. 2016. *Ekonomi Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Diandra Kreatif.

Prasetyo, Sigit Aris. 2009. Arti Penting Samudera Hindia dan Visi Poros Maritim. *Jurnal Hubungan Luar Negeri*, Vol. 31 Nomor 3 Edisi Juli-Desember. Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan (BPPK) Kementerian Luar Negeri RI.

- Prawirosusanto, Khidir Marsanto. 2015. Orang Laut, Pemukiman, dan Kekerasan Infrastruktur. *Masyarakat Indonesia: Majalah Ilmu-ilmu Sosial Indonesia* Vol. 41 No. 2 Desember. Jakarta: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Press.
- Priamarizki, Adhi and Keoni Indrabayu Marzuki. 2016. Joko Widodo's Second Cabinet Reshuffle: Political Cartel and Paradox of Political Stability. *Indonesian Quarterly*, Vol. 44 No. 3 Third Quarter. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies (CSIS).
- Purdjianto, Tedjo Edhy. 2009. Peran TNI Angkatan Laut dalam Penegakan Kedaulatan Negara dan Keamanan di Laut. *Jurnal Diplomasi* Vol. 1 No. 2 Edisi September. Jakarta: Pusat Pendidikan dan Pelatihan Departemen Luar Negeri RI.
- Raharjo, Sandy Nur Ikfal. 2015. Tinjauan Buku Menegosiasikan Batas Wilayah Maritim Indonesia dalam Bingkai Negara Kepulauan. *Masyarakat Indonesia: Majalah Ilmu-ilmu Sosial Indonesia* Vol. 41 No. 2 Desember. Jakarta: Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Press.
- Rosyid, Daniel Mohammad 2010. *Paradigma Pembangunan Kepulauan Indonesia Abad 21: Pidato Pengukuhan Guru Besar*. Jurusan Teknik Kelautan ITS Surabaya.
- Rosyid, Daniel Mohammad, dan Masroro Lilik Ekowanti, 2014. Agenda Maritime Mainstreaming Menyongsong Masyarakat Ekonomi Asean 2015: Agenda Teknologi Rendah Energi, *Jurnal Pertahanan*, Volume 4, Nomor 3.
- Rosyidin, Mohamad. 2016. Isu Natuna dan Kebijakan Realpolitik Indonesia. *Analisis CSIS* Vol. 45 No. 4 Kuartal Keempat. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies (CSIS).
- Salim. 2016. *Ketahanan Pangan dari Laut Sea Power Perspective "My Fish My Life"*. Yogyakarta: Diandra Kreatif.
- Salim. 2017. *Konsep Neogeopolitik Maritim Indonesia Abad 21 Ancaman Zionis dan China*. Yogyakarta: Diandra Kreatif.
- Salusu, J. 2009. Indonesia Negara Maritim: Sebuah Refleksi dan Visi. *Jurnal Luar Negeri*, Vol. 26 No. 3 September-Desember. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan (BPPK) Departemen Luar Negeri RI.
- Satria, Arif. 2015. *Politik Kelautan dan Perikanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Setiawan, Azhari. 2016. Modernisasi Alutsista Indonesia: Sebuah Evaluasi. *Analisis CSIS* Vol. 45 No. 4 Kuartal Keempat. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies (CSIS).

- Tempo.co. 2015. Susi: Kerugian Negara Rp 3.000 Triliun Itu Sungguhan!
<https://bisnis.tempo.co/read/677717/susi-kerugian-negara-rp-3-000-triliun-itu-sungguhan/full&view=ok> (diakses 12 Oktober 2018).
- Witjaksono. 2017. *Reborn Maritim Indonesia Perspektif Sistem Ekonomi Kelautan Terintegrasi (SEKTI)*. Jakarta: PT. Adhi Kreasi Pratama Komunikasi.
- Yusuf, Chandra Motik (Editor). 2010. *75 Tahun Prof. Dr. Hasjim Djalal MA, Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*. Jakarta: Lembaga Laut Indonesia.
- Zuhdi, Susanto. 2015. Membangun Kehidupan Harmoni di Samudera Hindia: Suatu Perspektif dan Pendekatan Sejarah Maritim. *Jurnal Hubungan Luar Negeri*, Vol. 31 No. 3 Edisi Juli-Desember. Jakarta: Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan (BPPK) Kementerian Luar Negeri RI.

