

Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Latifah & Dinda Larasati
Universitas Muhammadiyah Malang

Abstrak

Abad ke-21 mengalami transformasi besar dimana pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia perlahan bergeser ke Asia. Momentum ini mendorong presiden Joko Widodo mengeluarkan politik luar negeri Indonesia sebagai poros maritim dunia didukung dengan kondisi strategis Indonesia sebagai negara kepulauan. Langkah ini diharapkan mampu meningkatkan eksistensi dan bargaining position Indonesia dalam lingkup regional maupun internasional. Dengan menggunakan metode eksplanatif yang berbasis studi literatur, penulis ingin mengkaji berbagai permasalahan internal terkait pengelolaan kemaritiman yang menjadi tantangan besar bagi terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia. Fokus bahasan akan mengacu pada bagaimana tantangan internal yang menghambat terwujudnya poros maritim dunia. Mengacu pada pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu dan kepentingan nasional, hasil kajian penulis menunjukkan bahwa terwujudnya cita-cita ini harus terhambat dengan kurang efektifnya pengelolaan maritim sebagai tonggak pendukung politik luar negeri ini ditunjukkan dengan: 1) Tumpang tindih tupoksi instansi pengelola sumberdaya kemaritiman; dan 2) Minimnya fasilitas penunjang operasional dan berbagai tindakan kriminal di wilayah laut. Tantangan internal menjadi penghambat bagi terwujudnya Indonesia poros maritim dunia.

Kata Kunci: Kebijakan Luar Negeri, Poros Maritim Dunia, tantangan internal.

Twenty-first century experiencing major transformation where the center of geo-economy and geo-politic gravity of the world slowly shifted to Asia. This momentum encourages president Joko Widodo producing Indonesian foreign policy as global maritime axis. It is expected to increase bargaining position and Indonesia presence in regional and international scope. Using explanative method based on literature studies, the authors aim to examine issues related to internal management which leads to major challenge to attain Indonesia's position as global maritime axis. The examines will be focused on how internal challenges hamper the realization of global maritime axis. Based on the concept of integrated coastal and ocean management approach and national interest, the authors indicate that the results of research that the realization of this ambition should be hampered with the less of maritime management as the essential support of this foreign policy which is seen by: 1). The overlapping of main duties and functions the manager of ocean resources; 2). Lack operational supporting facilities and some criminal cases in ocean sectoral. Those internal challenges hampered the embodiment of Indonesia as global maritime axis.

Keywords: Foreign Policy, global maritime axis, internal challenges.

Terpilihnya presiden Joko Widodo (Jokowi) pada pemilihan presiden 2014 merupakan langkah awal bagi corak pembangunan baru pemerintahan Indonesia. Ide *Global Maritime Axis* yang dikampanyekan oleh Jokowi sejak 2014 menjadi agenda kebijakan pemerintahannya yang memiliki cita-cita besar untuk mengembalikan Indonesia pada kejayaan sebagai bangsa pelaut (Jalesveva Jayamahe). Kebijakan ini sekaligus menegaskan bahwa pada rentang pemerintahannya 2015-2019, Indonesia menekankan pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek (Nainggolan 2015). Berbagai usaha dilakukan oleh presiden untuk mewujudkan cita-cita ini mulai dari pembangunan tol laut berkelas dunia di pulau-pulau utama setidaknya terdapat 24 pelabuhan di Indonesia termasuk Periuk, penyediaan lebih banyak kapal penangkapan ikan, reformasi sistem perdagangan ikan sampai pada pembangunan sumber daya manusia dan beberapa hal lainnya. Ini menunjukkan keseriusan presiden dalam perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Gagasan presiden tersebut salah satunya mengacu pada kondisi geografisnya. Sebagaimana diterangkan dalam buku yang ditulis oleh Badan Informasi Geospasial didukung oleh Ikatan Geograf Indonesia (2015), Indonesia memiliki daerah perairan lebih luas dari daratan yakni seluas 6.315.222 km², panjang garis pantai kepulauan 99.093 km, dan jumlah pulau yang telah dibakukan oleh Tim Nasional Pembakuan Rupa Bumi sebanyak 13.466 pulau. Ditambah dengan letak geografis yang diapit oleh samudra Hindia dan Pasifik juga benua Asia dan Australia yang terkandung didalamnya kekayaan sumberdaya alam dalam jumlah besar. Kondisi ini juga memberikan implikasi menjadikan Indonesia sebagai jalur lintas perdagangan internasional. Disamping itu, sebagaimana diterangkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan dalam artikel "Perencanaan Sistem Pengendalian Sumberdaya Kelautan" bahwa Indonesia juga memiliki tanggung jawab atas jaminan keselamatan dan keamanan sebagai Negara kepulauan. ini menekankan cara pandang bangsa Indonesia terhadap wilayah laut pada kesatuan teritorial wilayah tanah air yang berdaulat sebagaimana tertera dalam konvensi hukum laut tahun 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS). Dalam Konvensi tersebut setiap negara memiliki kewajiban untuk mengelola dan melestarikan sumber daya kelautan di wilayahnya.

Mengacu pada sejarahnya, zaman dahulu di wilayah Indonesia terdapat beberapa kerajaan yang dikenal sebagai penguasa maritim seperti Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Demak, Bone yang bahkan fakta sejarahnya ditemui di Madagaskar. Khususnya pada masa kerajaan Majapahit dan Sriwijaya kebudayaan maritim dan arus perdagangan di laut nusantara mengalami perkembangan yang pesat Hal ini menunjukkan bahwa bangsa Indonesia merupakan bangsa berjiwa bahari yang memiliki filosofi “hidup dengan dan dari laut” (Kadar 2015).

Kebijakan kemaritiman Jokowi merupakan sebuah terobosan baru dalam sejarah pemerintahan Indonesia. Wuryandari (2008) menyatakan rezim pemerintahan sebelumnya kurang memberikan perhatian besar bagi sektor kelautan namun lebih memfokuskan pembangunan sumber daya berbasis daratan. Pada masa pemerintahan Soekarno, Indonesia memperoleh pengakuan dari Perserikatan Bangsa-Bangsa dengan adanya UNCLOS. Namun implementasi kebijakan kemaritiman kurang mendapatkan perhatian. Hal ini disebabkan fokus kepentingan nasional kala itu adalah menentang segala macam bentuk kolonialisme dan mendapatkan pengakuan kedaulatan dalam lingkup internasional (Wuryandari 2008). Sedangkan masa Soeharto, kebijakan luar negeri lebih difokuskan pada pembangunan ekonomi dan stabilitas keamanan politik. Sehingga kebijakan luar negerinya adalah berusaha untuk mendapatkan sebanyak mungkin investasi asing kedalam negeri dengan tidak jarang mengorbankan aspek pemerataan sosial-politik di daerah (Wuryandari 2008; Simon 1984).

Era reformasi, masa pemerintahan Baharudin Jusuf Habibie lebih berfokus mengatasi permasalahan domestik. Merujuk pada pernyataan dari Wuryandari (2008) bahwa dalam masa pemerintahan Habibie yang singkat, Habibie hanya fokus menangani masalah domestik seperti gerakan separatis sehingga kurang menilik perihal kemaritiman. Begitu juga masa pemerintahan Abdurrahman Wachid tidak memberikan perhatian pada kemaritiman namun berfokus untuk memperoleh dan memperbaiki citra internasional. Sedangkan era Megawati, Indonesia mendapatkan tekanan dari Amerika Serikat yang menyeru negara dunia untuk memerangi terorisme. Hal tersebut berdampak pada serangkaian kerjasama internasional yang dilakukan dalam rangka memerangi terorisme juga melanjutkan apa yang telah diperlihatkan Sukarno (Wuryandari,

2008). Sementara pada era Susilo Bambang Yudhoyono tampaknya ingin mengembalikan peran angkatan darat dengan mengaktifkan kembali peran teritorial militer (Nainggolan 2015).

Terobosan baru ini memberikan implikasi bagi Indonesia kedepannya dalam hal perekonomian sebagai kepentingan nasionalnya. Didukung posisinya sebagai lintas perdagangan internasional menjadi sumberdaya ekonomi yang besar jika dimanfaatkan dengan maksimal melalui poros maritim dunia. Jokowi menargetkan dengan berhasilnya poros maritim dunia, adanya kemajuan dari negara tingkat menengah bawah dengan penghasilan per kapita penduduknya tahun 2015 US\$ 3.592 menuju negara tingkat penghasilan menengah atas dengan pendapatan per kapita penduduknya mencapai US\$ 10.000, pada tahun 2045 (Nainggolan 2015). Dengan kata lain, jika kebijakan poros maritime dunia tercapai sebagaimana diharapkan maka Indonesia mampu berdaulat dari segi perekonomian.

Namun harapan terwujudnya poros maritime dunia harus terhambat. Hal ini diakibatkan beberapa tantangan baik eksternal maupun internal. Dalam tulisan ini penulis akan menfokuskan pembahasan untuk mengelaborasi tantangan internal. Secara umum penulis mengelompokkan menjadi dua yaitu tantangan internal dari segi manajerial dan operasional. Untuk tujuan tersebut, secara umum sistematika pembahasan tulisan ini meliputi pendekatan dan konsep yang akan digunakan untuk menjelaskan kasus ini. *Integrated Coastal and Ocean Management Approach* yang merupakan hasil dari *United Nations Conference on Environment and Development (UNCED)* sebagai pendekatan utama dan konsep pendukung menggunakan *National Interest* yang dikemukakan oleh Hans J. Morgenthau. Pembahasan dilanjutkan tantangan manajerial kemaritiman di Indonesia. Kemudian ditambahkan dengan tantangan operasional kemaritiman juga akan diberikan contoh kasus tantangan internal dari kedua aspek tersebut. Pada bagian akhir akan diberikan simpulan umum pembahasan ini.

Landasan Konseptual

Untuk mengkaji lebih lanjut tentang tantangan internal dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, penulis

menggunakan pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu (*integrated coastal and ocean management approach*) dan konsep kepentingan nasional. Pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu merupakan sebuah pendekatan baru, salah satu hasil dari *United Nations Conference Environment and Development (UNCED)* yang diselenggarakan di Rio de Janeiro pada tahun 1992 yang tercantum dalam Agenda 21 chapter 17 sebagai rencana kerja di abad 21.

Pengelolaan ruang laut secara terpadu meliputi keterpaduan sektoral, keterpaduan ilmu, dan keterpaduan ekologis. Keterpaduan sektoral terdiri atas integrasi horizontal yaitu koordinasi tugas, wewenang, dan tanggung jawab antar sektor atau instansi pemerintah pada tingkat pemerintah dan integrasi vertikal, yaitu koordinasi dalam integrasi vertikal terjadi antar tingkat pemerintahan mulai dari desa, kecamatan, kabupaten, dan seterusnya. Berikutnya, keterpaduan ilmu berarti pengelolaan wilayah pesisir dan lautan dilaksanakan berdasarkan pada pendekatan interdisiplin ilmu yang melibatkan berbagai bidang ilmu. Sementara itu, keterpaduan ekologis merujuk bahwa wilayah pesisir dan lautan tersusun dari berbagai ekosistem (Sunyowati 2008, dalam Lekipiouw 2010).

Terdapat empat tingkatan dan empat aspek dalam pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu. Empat tingkatan tersebut meliputi instrument kebijakan nasional, hukum dasar, hukum prosedural, dan peraturan daerah tentang pengelolaan wilayah pesisir dan laut (*GEF/UNDP/IMO Regional Programme for Prevention of Marine Pollution in the East Asian Seas 1999*, dalam Sunyowati 2010). Sedangkan empat aspeknya menurut Rudyanto (2004, dalam Lekipiouw 2010) meliputi: (1) keterpaduan antara berbagai sektor dan swasta yang berasosiasi, (2) keterpaduan antara berbagai level pemerintahan, mulai dari pusat sampai dengan kabupaten/kota, kecamatan dan desa, (3) integrasi antara pemanfaatan ekosistem darat dan laut, dan (4) integrasi sains teknologi dan manajemen. Tujuan dari pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu adalah untuk mencapai pembangunan berkelanjutan dalam bidang kelautan.

Berdasarkan pada pendekatan tersebut, tantangan internal yang dihadapi oleh Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia adalah permasalahan dalam keterpaduan sektoral khususnya

integrasi horizontal antar sektor atau instansi pemerintah pada tingkat pemerintah akibat dari adanya tumpang tindih tugas dan pokok antar instansi penegak hukum kemaritiman. Hal ini kemudian memberikan implikasi terhadap tingkatan dan prinsip dalam pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu. Integrasi horizontal yang kurang terpadu mengakibatkan tidak terpenuhinya prinsip-prinsip dalam pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu sehingga menghambat pencapaian pembangunan berkelanjutan dalam bidang kelautan yang akan mempengaruhi tercapainya cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Konsep selanjutnya yang digunakan yaitu konsep kepentingan nasional atau *national interest*. Definisi mengenai kepentingan nasional sangat luas sehingga memunculkan banyak definisi mengenai kepentingan nasional. Salah satu definisi tentang kepentingan nasional yang paling terkenal yaitu definisi kepentingan nasional yang dikemukakan oleh teoritis utama realisme klasik dalam studi hubungan internasional, Hans. J Morgenthau. Menurut Morgenthau, kepentingan nasional merupakan pilar utama untuk mendukung politik luar negeri dan politik internasional suatu negara (Mas' oed 1990). Mohtar Mas' oed (1990) menjelaskan arti minimum dari konsep kepentingan nasional Morgenthou adalah kelangsungan hidup (*survival*) yang dalam konteks ini adalah kelangsungan hidup negara. Negara harus dapat mempertahankan integritas teritorialnya(identitas fisik) mempertahankan rezim ekonomi-politiknya (identitas politik), dan memelihara norma-norma, nilai, religius, linguistik, dan sebagainya (identitas kulturalnya).

Papp (1997) membagi tiga dimensi dalam konsep kepentingan nasional, antara lain yaitu kepentingan ekonomi, kepentingan pertahanan dan keamanan serta kepentingan ideologi. Kepentingan ekonomi merupakan kepentingan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas perekonomian suatu negara. Sedangkan kepentingan pertahanan dan keamanan bertujuan untuk dapat melindungi suatu negara beserta seluruh rakyatnya dari berbagai ancaman baik internal maupun eksternal. Kemudian yang terakhir yaitu kepentingan ideologi yang bertujuan untuk melindungi dan mempertahankan ideologi suatu negara dari ideologi bangsa lain serta untuk mempengaruhi negara lain melalui ideologinya.

Kepentingan nasional juga terbagi menjadi dua jenis, yaitu *vital*

interest dan *secondary interest* (Morgenthau 2010). *Vital interest* adalah kepentingan yang memiliki nilai yang sangat tinggi yang biasanya berkaitan dengan kelangsungan hidup suatu negara dan nilai-nilai inti yang menjadi identitas kebijakan luar negerinya sehingga suatu negara bersedia untuk berperang dalam mencapainya, misalnya untuk melindungi wilayah kekuasaannya. Sedangkan *secondary interest* tidak berkaitan secara langsung dengan eksistensi suatu negara namun tetap di perjuangkan melalui kebijakan luar negeri, namun dalam mencapainya negara tidak bersedia berperang selama masih ada alternatif lain untuk mencapainya. Proses *secondary interest* berlangsung lebih lama namun hasil dan fungsinya dapat dirasakan lebih baik dikemudian hari dalam jangka waktu yang lama (Jemadu 2008).

Menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan salah satu bentuk *national interest* Indonesia. Kebijakan Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim merupakan bentuk *survival* Indonesia dengan mempertahankan integritas teritorialnya (identitas fisik) dan mempertahankan rezim ekonomi-politiknya (identitas politik). Dengan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, maka hal ini akan meningkatkan integritas wilayah perairan dan kelautan Indonesia dan meningkatkan optimalisasi pemanfaatan hasil kelautan serta perekonomian masyarakat Indonesia mengingat Indonesia telah memiliki potensi ekonomi yang besar dalam bidang kelautan.

Kebijakan poros maritim dunia termasuk dalam jenis *secondary interest* berdasarkan pembagian jenis *national interest* menurut Morgenthau karena dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia membutuhkan waktu dan proses yang panjang namun hasil dan fungsinya dapat dirasakan dikemudian hari dalam jangka waktu yang lama. Selain itu, untuk mencapai perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia tidak diperlukan langkah kekerasan seperti perang namun dengan menggunakan diplomasi maritim.

Tantangan Manajerial Perwujudan Poros Maritim Dunia

Pengelolaan sumber daya bidang kelautan di Indonesia dilakukan oleh banyak instansi yang berada dibawah pemerintah. Mekanisme

kerja instansi tersebut secara otomatis akan menjadi pendukung atau penghambat terwujudnya cita-cita poros maritim dunia yang dicanangkan Jokowi. Maknanya, dalam hal kelautan di Indonesia menganut sistem multi-agen. Bentuk ini merupakan sistem kelembagaan dimana terdapat lebih dari satu institusi yang berinteraksi dalam waktu yang sama untuk mencapai atau menyelesaikan masalah yang sama (Nainggolan 2015). Dalam urusan kelautan Indonesia, setidaknya terdapat 12 instansi dimana masing-masing memiliki tugas pokok dan fungsi serta program kegiatan terkait pengelolaan sumber daya kelautan. Dalam artikel Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan menyebutkan instansi tersebut meliputi: 1). Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP); 2). Badan Pertanahan Nasional (BPN); 3). Kementerian Lingkungan Hidup (KLH); 4). Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); 5). Departemen Keuangan (Depkeu); 6). Direktorat Jenderal Bea dan Cukai; 7). Direktorat Jenderal Imigrasi; 8). Departemen Perhubungan; 9). Departemen Kehutanan dan Perkebunan; 10). Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut; dan 11). Polisi Perairan.

Dalam hal kelautan, bidang kerja instansi tersebut dinaungi oleh setidaknya 10 peraturan peundang-undangan sebagaimana tertera dalam artikel yang sama dikeluarkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan. Undang-undang tersebut antara lain: 1). Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif; 2). Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan; 3). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tahun 1982 tentang Hukum Laut; 4). Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya; 5). Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran; 6). Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang; 7). Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia; 8). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup; 9). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah; 10). Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Pokok-Pokok Kehutanan. Sedangkan pada masa pemerintahan Jokowi, ia mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang pendirian Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang merupakan transformasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang hanya memiliki tugas koordinator. Transformasi

ini berimplikasi pada kewenangan Bakamla. yang lebih luas sampai pada kewenangan untuk menindak segala bentuk kejahatan di laut (Nainggolan 2015).

Tugas Pokok dan Fungsi (tupoksi) instansi tersebut sebagaimana tercantum dalam artikel Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan oleh Direktorat Kelautan Dan Perikanan sebagai berikut:

Instansi	Tugas Pokok dan Fungsi
Departemen Kelautan dan Perikanan	Membantu mempercepat proses pemulihan ekonomi dengan upaya mengatasi masalah kemiskinan masyarakat pesisir, khususnya nelayan dan petani ikan juga pemanfaatan sumber daya kelautan.
Kementerian Lingkungan Hidup	Menyusun kebijakan dalam bidang pelestarian serta mengkoordinasikan dan mengawasinya termasuk juga dalam merubah sikap hidup masyarakat dan mendukung konsep pembangunan berkelanjutan dan Earth Charter.
Departemen Perhubungan Direktorat Jendral (Ditjen) HUPLA	Melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana.
Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC)	Melaksanakan fungsi pemerintahan yang berhubungan dengan <i>trade facilitator</i> , <i>community protector</i> dan <i>revenue collector</i> . Dalam hal <i>trade facilitator</i> , DJBC berusaha menekan biaya ekonomi tinggi berhubungan dengan pengeluaran barang dan menciptakan iklim perdagangan kondusif melalui pencegahan terjadinya perdagangan ilegal.

<p>Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM)</p>	<p>Memiliki kebijakan meningkatkan kinerja untuk mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan yang baik dan bersih (<i>good governance</i>).</p>
<p>Departemen Kehutanan dan Perkebunan</p>	<p>Mengelola sumber daya alam, memelihara daya dukungnya dan memanfaatkannya melalui konservasi, rehabilitasi dan penghematan menerapkan teknologi ramah lingkungan.</p> <p>Mendelegasikan secara bertahap wewenang pemerintah pusat kepada pemerintah daerah dalam pengelolaan sumber daya alam secara selektif dan pemeliharaan lingkungan hidup.</p> <p>Mendayagunakannya dengan memperhatikan kelestarian fungsi dan keseimbangan lingkungan hidup, pembangunan berkelanjutan, kepentingan ekonomi dan budaya masyarakat lokal, serta penataan ruang yang diatur berdasarkan undang-undang.</p> <p>Menerapkan indikator-indikator pelestarian kemampuan keterbaharuan dalam pengelolaan sumber daya alam terbaharui.</p>
<p>Polisi Perairan (Polair)</p>	<p>Membina dan menyelenggarakan fungsi Kepolisian Perairan tingkat Pusat dalam rangka melayani, melindungi, mengayomi, serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia.</p>
<p>Tentara Nasional Indonesia</p>	<p>Sesuai UU no.34 tahun 2004 pasal 9 yakni melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan, menegakkan hukum, menjaga keamanan laut di wilayah yuridiksi yang sudah diiakui, melaksanakan diplomasi Angkatan Laut untuk mendukung kebijakan luar negeri, membangun dan mengembangkan kekuatan matra laut dan melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.</p>

Jika membaca sekilas tupoksi masing-masing instansi diatas, secara redaksional kata tidak menunjukkan kesamaan yang mengindikasikan tumpang tindih diantara mereka. Namun, jika mencermati lebih lanjut tampak beberapa tumpang tindih kewenangan diantara instansi tersebut. Diantaranya adalah pembagian fungsi pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan terpecah pada beberapa instansi dibawah lingkup departemen yang berbeda namun berada dalam ranah kerja lokasi yang sama yakni kelautan sebagaimana diterangkan oleh direktorat kelautan dan perikanan. Misalnya dalam hal perikanan menjadi bagian dari tupoksi Dewan Kelautan dan Perikanan. Sedangkan dalam urusan jual beli (perdagangan) termasuk perdagangan hasil laut dalam bentuk ikan berada dalam ranah tupoksi Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Bea Cukai. Selanjutnya, perihal kehutanan termasuk didalamnya terkait hutan mangrove dan taman nasional laut berada di bawah Departemen Kehutanan dan Perkebunan.

Disisi lain, Polair merupakan institusi berdasarkan undang-undang menjalankan fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kejahatan dengan dukungan forensik, dan diakui oleh hukum internasional. Sementara, TNI AL diberikan kewenangan mengejar, menangkap, menyelidiki, dan menyidik perkara dalam ranah kelautan. Ditambah hadirnya Bakamla juga memiliki kewenangan dalam menindak kasus kejahatan di laut setelah bertransformasi dari Bakorkamla. Transformasi tersebut memberikan kewenangan lebih luas baginya yakni melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia (CNN Indonesia 2015, dalam Abraham Utama). Sekaligus adanya Bakamla ini menimbulkan pro dan kontra karena dinilai persoalan utama bukan kekurangan sektor kemaritiman namun kurangnya koordinasi antar sektor. Wiratama (2015) menegaskan lembaga yang sudah ada menjalankan sesuai tupoksi masing-masing dan mengindikasikan peran spesifik dari masing-masing lembaga (spesialisasi). Peran spesialisasi inilah yang harus diperkuat melalui fungsi koordinasi maknanya koordinasi diantara instansi sangat penting untuk menurunkan intensitas ego sektoral.

Pembagian tugas pengelolaan sumberdaya kelautan kedalam beberapa instansi yang berbeda menyebabkan terpecahnya kewenangan dalam menangani hal kelautan juga menimbulkan kerancuan. Kerancuan yang dimaksudkan adalah tumpang

tindihnya program yang dilakukan oleh masing-masing sektoral. Misalnya, program penyidikan di perairan dapat dilakukan aparat penegak hukum dari beberapa sektoral seperti dari TNI, Polisi Air, Kejaksaan, dan dari departemen teknis yang meliputi DKP, Dephutbun, dan Depkeu. Hal ini juga menimbulkan permasalahan lain yakni dalam hal pengkoordinasian antar instansi tersebut dalam menangani hal yang sama sebagaimana dicontohkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan. Terkait hal koordinasi dan fungsi integratif menjadi permasalahan yang semakin menajam dengan proses transisi sistem pengawasan maritim sejak berlakunya UU Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (Kadar 2015).

Permasalahan selanjutnya terkait ego dan kompetisi kepentingan masing-masing instansi pengelola sumberdaya kelautan. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari keinginan untuk mempertahankan dan memperkuat eksistensi instansi masing-masing. Sehingga adanya kecenderungan aparat masing-masing instansi untuk lebih memprioritaskan kepentingan departemennya. Hal ini nampak dalam koordinasi peningkatan kemampuan pengawasan keamanan di wilayah laut, terutama antara TNI dan Polri dalam hal ini diwakilkan oleh Polair. Salah satu contoh yang diterangkan oleh Kadar (2015) dalam hal peminjaman beberapa buah senjata termasuk amunisinya kepada DKP, petugas Bea Cukai dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai melalui Nota Kesepakatan antara KSAL TNI Laksamana TNI dengan ketiga perwakilan instansi tersebut yang diinisiasikan oleh TNI. Sedangkan, kenyataannya dalam hal perizinan penggunaan senjata dan bahan peledak oleh pihak sipil merupakan kewenangan Kepolisian RI yang dalam hal ini diwakilkan oleh Polair. Hal ini mengacu pada UU Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian RI dan Surat Keputusan Kapolri No. SKEP/82/II/2004 pada tanggal 16 Februari 2004.

Tumpang tindihnya tupoksi antar instansi pengelola sumberdaya kelautan seperti diterangkan diatas menunjukkan adanya ketidakpaduan sektoral sebagaimana diterangkan dalam *Integrated Coastal and Ocean Management Approach* dalam hal integrasi horizontal yakni koordinasi tugas, wewenang, dan tanggung jawab antar sektor tingkat pemerintah. Hal ini menjadi tantangan besar bagi perwujudan poros maritim dunia mengingat instansi tersebut berperan penting dalam hal kemaritiman. Namun, sayangnya

Kadar (2015) menyatakan sentimen sektoral dan minimnya dukungan anggaran instansi tersebut menghambat pengembangan fungsi koordinatif akibatnya aktor yang seharusnya bertanggung jawab melakukan fungsi kontrol melalui kerja koordinatif, akhirnya berjalan sendiri-sendiri dengan semangat ego sektoral.

Tantangan Operasional Perwujudan Poros Maritim Dunia

Dalam mewujudkan poros maritim dunia, Indonesia tidak hanya harus menghadapi tantangan manajerial terkait tumpang tindih kewenangan antar instansi pemerintah namun juga harus menghadapi tantangan operasional seperti isu-isu perompakan dan pembajakan bersenjata di laut, pelanggaran batas negara dan kejahatan *illegal fishing* (Rustam 2016).

Perompakan dan pembajakan bersenjata di laut yang terjadi di sekitar perairan Indonesia akan menghambat perwujudan poros maritim dunia karena situasi maritim atau kelautan Indonesia yang tidak aman. Hal tersebut akan mengakibatkan biaya operasional yang tinggi bagi kapal karena harus memutar jalur pelayaran untuk menghindari resiko perompakan. Selain itu juga mengakibatkan tingginya biaya premi asuransi kapal dan awak kapal karena perompak tidak hanya mengambil muatan kapal namun juga menyandera dan menyakiti awak kapal (Ayuningtyas 2016). Kasus perompakan dan pembajakan salah satunya dialami oleh 10 awak kapal pandu Brahma 12. Para awak kapal pandu Brahma 12 beserta muatan batubara milik perusahaan tambang dari Banjarmasin, Kalimantan Selatan, disandera kelompok teroris Filipina Abu Sayyaf di wilayah laut Sulu pada tahun 2016 lalu (Kompas 2016). Menurut Biro Maritim Internasional, perairan Indonesia sebagai tempat paling berbahaya di seluruh dunia dengan jumlah serangan perompak yang dilaporkan meningkat 37 persen menjadi 234 insiden dalam enam bulan pertama tahun 2003, dibandingkan dengan 171 dalam periode yang sama tahun lalu (ABC Radio Australia 2012).

Persoalan operasional lainnya yaitu pelanggaran batas negara yang dalam konteks ini merupakan batas laut yang juga terkait dengan permasalahan *illegal fishing*. Pelanggaran batas negara yang cukup tinggi dan cukup sering terjadi di Indonesia menjadi salah satu isu yang serius karena menyangkut dengan kedaulatan wilayah

Indonesia dan stabilitas keamanan laut Indonesia. Berdasarkan cacatan TNI AL, pada tahun 2007 terhitung terjadi 94 kali pelanggaran yang dilakukan oleh kapal perang Malaysia di wilayah perairan Indonesia hanya dalam kurun waktu setahun (Usman dan Isnawita 2009, dalam Rustam 2016). Sedangkan terkait kasus *illegal fishing*, Badan Pemeriksa Keuangan menunjukkan data potensi pendapatan sektor perikanan laut Indonesia jika tanpa *illegal fishing* mencapai Rp 365 triliun per tahun. Namun akibat *illegal fishing*, menurut perhitungan Kementerian Kelautan dan Perikanan pendapatan tersebut hanya berkisar Rp 65 triliun per tahun (Bakosurtanal 2015, dalam Rustam 2016). Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki banyak pantai merupakan salah satu faktor yang menyebabkan Indonesia rentan terkena masalah *illegal fishing* dengan titik rawan di daerah tersebut terletak di Laut Arafuru, Laut Natuna, sebelah Utara Sulawesi Utara (Samudra Pasifik), Selat Makassar, dan Barat Sumatera (Samudera Hindia) (Detik News 2009, dalam Setyadi 2014). Penanggulangan masalah *illegal fishing* ini sendiri masih kurang akibat kurangnya fasilitas, dana dan personil untuk pengawasan perairan Indonesia.

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, jika kebijakan poros maritim merupakan bentuk *survival* Indonesia dengan mempertahankan integritas teritorialnya dalam konteks ini adalah wilayah lautnya dipicu oleh persoalan pelanggaran batas negara dan mempertahankan rezim ekonomi-politiknya untuk meminimalisir terjadinya *illegal fishing*, mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya kelautan, serta memanfaatkan posisi Indonesia sebagai jalur perdagangan internasional untuk meningkatkan pendapatan perkapita.

Simpulan

Kepentingan nasional Indonesia dalam penguatan dan peningkatkan perekonomian melalui poros maritim dunia menghadapi beberapa tantangan internal dari segi manajerial dan operasional sebagaimana dipaparkan sebelumnya. Tumpang tindih tupoksi antar sektor pengelola kemaritiman, kurangnya koordinasi antar sektor dan meningginya ego sektoral menjadi tantangan besar dari segi manajerial. Sementara dalam ranah operasional, minimnya sarana prasarana penunjang operasi kemaritiman akibat minimnya

dana, maraknya kriminalitas di sektor kelautan seperti pembajakan, *illegal fishing*, pelanggaran batas negara, dan perompakan menjadi tantangan besar bagi perwujudan poros maritim dunia. Disisi lain, peran setiap sektoral seharusnya menjadi pendukung kebijakan ini sebaliknya menjadi hambatan bagi perwujudannya. Sebaiknya integritas horizontal antar sektor melalui koordinasi yang terpadu menjadi perhatian didukung dengan sarana prasarana penunjang kinerja tiap sektor khususnya dalam hal keamanan dan patroli kelautan. Hal ini tidak lain demi perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Referensi

Buku

- Jemadu, Aleksius, 2008. *Politik Global dalam Teori dan Praktik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Mas'ood, Mohtar, 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: PT Pustaka LP3ES Indonesia.
- Morgenthau, Hans. J, 2010. *Politics Among Nations the struggle for power and peace* (trans. S. Maiomoen, A.M Fatwan, Cecep Sudrajat edisi Bahasa Indonesia) Jakarta: Yayasan Pustaka Obor.
- Papp, Daniel S. (ed.), 1997. *Contemporary International Relations: Frameworks for understanding*. Boston: Allyn & Bacon.
- Wuryandari, Ganewati, *et al.*, 2008. *Politik Luar Negeri Indonesia ditengah Pusaran Politik Domestik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Artikel Jurnal

- Ayuningtyas, Dhita Anggraini, 2016. "Kepentingan Indonesia Dalam Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahu 2015", e-Journal Hubungan Internasional HI FISIP Universitas Mulawarman, 6 (1): 56.
- Kadar, A, 2015. "Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", *Journal Keamanan Nasional*, 1 (3); 428, 430, 431.
- Lekipiouw, Sherlock. H, 2010. "Model Penataan Ruang Laut Daerah Berdasarkan Integrated Coastal Management Sebagai Acuan Penyusunan Penataan Ruang Laut Pada Wilayah Kepulauan", *Jurnal Sasi*, Oktober-Desember 16 (4);: 8.
- Maksum, Ali, 2015. "Poros Maritim dan Politik Luar Negeri Jokowi", *Andalas Journal of International Studies*, Mei, 4 (1); 1.

Muhamad, Simela Victor, 2014. "Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia", *Info Singkat Hubungan Internasional*, November VI (21): 8.

Nainggolan, Poltak Partogi, 2015. "Kebijakan Poros Maritime Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya", *Politica*, Agustus, (2); 168, 173.

Rustam, Ismah, 2015. "Tantang ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia", *Indonesia Prespective*, Januari-Juni, I (1): 11.

Setyadi, Ignatius Yogi Widiyanto, 2014. "Upaya Negara Indonesia dalam Menangani *Illegal Fishing* di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia", *Jurnal Hukum Universitas Atma Jaya*: 2.

Sheldon W. Simon, 1984. " Indonesia's Foreign Policy by Michael Leifer Review," *Pacific Affairs*, Spring, 57 (1); 171-172.

Sunyowati, Dina, 2010. "Tata Kelola Kelautan Berdasarkan *Integrated Coastal and Ocean Management* untuk Pembangunan Berkelanjutan", *Perspektif*, Januari XV (1): 78.

Internet

ABC Radio Australia, 2012. "Perompakan Meningkat, Perairan Indonesia Paling Berbahaya di Dunia" [online] dalam <http://www.radioaustralia.net.au/indonesian/2003-07-25/perompakan-meningkat-perairan-indonesia-paling-berbahaya-di-dunia/806870> [diakses 14 Oktober 2017].

Badan Keamanan Laut Republik Indonesia, "Tugas Pokok dan Fungsi" [online] dalam http://bakamla.go.id/home/tugas_fungsi [diakses 14 oktober 2017].

CNN Indonesia, 2015. "Tumpang Tindih Aturan Penegak Hukum Maritim" dalam <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20151004163018-20-82691/tumpang-tindih-aturan-penegakan-hukum-maritim/> [diakses 14 Oktober 2017].

Direktorat Jendral Perhubungan Laut, "Tugas dan Fungsi" [online] dalam <http://hubla.dephub.go.id/unit/kplp/Pages/Tugas-Fungsi.aspx> [diakses 14 oktober 2017].

Hardiana, Indrita, 2014. "Potensi Indonesia Sebagai Negara Maritim", Metrotv News, 22 Oktober, Hlm. 1.

Heru Wiratama, 2015. "Kewenangan TNI AL Selaku Penyidik Tindak Pidana Dilaut Dalam Mengamankan Perairan Indonesia", dalam <https://media.neliti.com/media/publications/35676-ID-kewenangan-tni-al-selaku-penyidik-tindak-pidana-dilaut-dalam-mengamankan-perairan.pdf> [diakses 14 oktober 2017].

Kompas, 2016. "Sandera 10 Awak Kapal Indonesia, Abu Sayyaf Minta Tebusan Rp. 14,3 Miliar" [online] dalam <http://nasional.kompas.com/read/2016/03/29/09191801/Sandera.10.Awak.Kapal.Indonesia.Abu.Sayyaf.Minta.Tebusan.Rp.14.3.Miliar> [diakses 14 Oktober 2017].

Markas Besar Kepolisian Perairan, "Tugas Pokok, Visi Dan Misi" [online] dalam <http://polair.polri.go.id/profil-polair/tugas-pokok-visi-dan-misi/> [diakses 10 Oktober 2017].

Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, 2017. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI.

Undang-Undang Republik Indonesia no.34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, 2004. Jakarta: Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia.