

## IMPLEMENTASI KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA GUNA MENJAMIN KEAMANAN ALUR LAUT KEULAUAN INDONESIA II DALAM RANGKA MENJAGA KEUTUHAN NKRI

Muhamad abduh<sup>1</sup>, Jonni Mahroza<sup>2</sup>, Sulistiyanto<sup>3</sup>

UNIVERSITAS PERTAHANAN

(muhamad.abduh66@yahoo.co.id, Jmahroza.jm@gmail.com, Sulis1061@yahoo.com)

### Abstrak

**Abstrak:** Sejak Tahun 1996, Pemerintah Indonesia mengusulkan kepada *International Maritime Organization* (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang- cabangnya di perairan Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategis yang memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan lima wilayah *choke points*. Dibutuhkan dukungan sistem pertahanan dan keamanan laut yang kuat dengan postur yang proporsional sesuai dengan luas wilayah dan ancaman yang dihadapi. Pada tahun 2014, Presiden Joko Widodo telah mencanangkan kebijakan besar untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD), di tahun 2017 menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang KKI sebagai panduan Kementerian dan Lembaga dalam melakukan tanggung jawab kegiatan masing-masing. Rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana implementasi kebijakan pemerintah Indonesia terkait pertahanan maritim di wilayah ALKI II sebagai bagian dari implementasi kebijakan PMD. untuk pendekatan permasalahan dengan menggunakan triangulasi sumber. Hasil penelitian menunjukkan aspek persepsi pemangku kepentingan di K/L dalam memahami makna dari PMD dan pertahanan maritim pada Perpres No.16/2017 KKI, namun belum sepenuhnya selaras dan belum ada pembahasan dan formulasi cara-cara spesifik untuk penyelarasan persepsi. Pada aspek implementasi kebijakan dalam perspektif manajemen pertahanan K/L telah melaksanakan proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, koordinasi dan pengawasan, pada tataran umum dan ketiadaan landasan formal teknis untuk menjalankan kebijakan. Saran, dibuat landasan formal level kementerian khusus berdasarkan tahapan manajemen pertahanan oleh K/L terkait dan membuat identifikasi faktor pendukung dan penghambat implementasi kebijakan.

**Kata Kunci:** Implementasi Kebijakan, ALKI II, Manajemen Pertahanan, Poros Maritim Dunia

**Abstract:** Since 1996, the Government of Indonesia has proposed to the International Maritime Organization (IMO) the determination of the Indonesian Archipelagic Sea Lane (ALKI) and its branches in Indonesian waters. Indonesia as an archipelagic country with a very open sea area and a geostrategic position which has three Indonesian Archipelagic Sea Lane (ALKI) and five choke points areas. It needs the support of a strong sea defense and security system with a proportional posture in accordance with the area and threats faced. In 2014, President Joko Widodo launched a major policy to make Indonesia a World Maritime Axis (PMD), in 2017 issued Presidential Regulation No. 16 of 2017 on Indonesian Maritime Policy as a guide for Ministries and Institutions in carrying out their respective activities. The formulation of the problem of this research is how the implementation of Indonesian government policies related to maritime defense in the ALKI II region as part of PMD policy implementation. to approach the problem using source triangulation. The results showed aspects of stakeholder perceptions, stakeholders in line ministries in understanding the meaning of Indonesia a World Maritime Axis (PMD) and maritime defense at Perpres No.16 / 2017 KKI, but not yet fully aligned and there were no discussions and formulations specific ways to harmonize perceptions. In the aspect of policy implementation in K/L has carried out the process of planning, organizing, directing, coordinating and supervising, at the general level and the absence of a

<sup>1</sup> Program Studi Manajemen Pertahanan, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

<sup>2</sup> Program Studi Manajemen Pertahanan, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

<sup>3</sup> Program Studi Manajemen Pertahanan, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

formal technical basis for carrying out the policy. Suggestions are made on the basis of a specific ministry level formal basis based on the stages of defense management by the related K/L and make identification of supporting factors and obstacles to policy implementation.

**Key words:** Policy Implementation, Indonesian Archipelagic Sea Lane II, Defense Management, World Maritime Axis.

## PENDAHULUAN

Sebagai sebuah negara, Indonesia merupakan idaman bagi semua orang. Dikaruniakan berbagai potensi dan Sumber Daya Alam (SDA) yang melimpah yang sudah seharusnya menjadi sebuah kekuatan dan amunisi untuk mencapai tujuan negara sebagaimana yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945. Berdasarkan catatan terakhir, jumlah pulau di Indonesia sekitar 17.504 pulau dengan garis pantai 81.000 KM ditambah letak posisi Indonesia diantara 2 Samudera dan Benua menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di Dunia (The Largest Archipelagic in the world). Indonesia sendiri merupakan salah satu Negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki wilayah laut dan garis pantai yang panjang, dimana sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia dari berbagai aspek, seperti aspek ekonomi dan lingkungan, hukum dan keamanan serta sosial budaya. Namun dalam pengolahannya dan perencanaannya, masih kurang mendapat perhatian serius dibanding dengan

wilayah daratan<sup>4</sup>. Hal ini terjadi karena persepsi masyarakat kita hanya memandang laut sebagai pemisah daratan bukan sebagai satu kesatuan yang membentuk Negara Indonesia menjadi Negara Maritim yang tidak hanya memiliki potensi kekayaan dari wilayah daratan tetapi juga wilayah laut.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang diakui dunia melalui *The United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982)*, memiliki laut yang luas dan menjadi bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi, namun dapat dibedakan menurut rezim hukum yang mengaturnya. Laut yang luasnya 2/3 dari seluruh bagian Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah seharusnya dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan dan keamanan bangsa Indonesia, meskipun negara lain juga masih memiliki hak pemanfaatan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Dishidros TNI AL, 2004 dalam Ade S 2015)

<sup>5</sup> Suhartono, Agus. (2014). Sarasehan "Indonesia PMD" Topik Bahasan "Kedaulatan Maritim Indonesia".

Konvensi Hukum Laut 1982 atau UNCLOS 1982, Konvensi tersebut telah disahkan dalam hukum nasional melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut). Kedaulatan atas perairan kepulauan tersebut diperoleh setelah melalui proses penolakan oleh beberapa negara terhadap Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957 dan perundingan multilateral yang alot selama lebih dari satu dekade. Masyarakat internasional akhirnya mengakui keinginan kuat Indonesia untuk mewujudkan kesatuan tanah air dengan melakukan inovasi hukum yang dilakukan melalui proklamasi unilateral negara kepulauan menjadi suatu prinsip hukum internasional<sup>6</sup>.

Sebagai konsekuensi dari posisi Indonesia yang sangat strategis tersebut adalah perairan Indonesia menjadi sangat penting bagi masyarakat dunia pengguna laut, hal tersebut memberi arti bahwa manakala bangsa Indonesia mampu memanfaatkan peluang dan tantangan maka akan dapat meningkatkan kesejahteraan bangsa Indonesia namun

demikian perlu diwaspadai pula manakalabangsa Indonesia tidak mampu mengantisipasi dan mengelola kendala dan kerawanan yang timbul maka akan berdampak terhadap keamanan dan bahkan kedaulatan.

Sebagaimana telah disinggung di atas bahwa perairan Indonesia pada posisi silang dunia dan sejak dulu telah digunakan sebagai jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Frekuensi kapal asing yang melintasi wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia juga semakin meningkat seiring bergesernya pusat kegiatan ekonomi dunia dari Atlantik ke Pasifik. Sekitar 70 % angkutan barang dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya melalui perairan Indonesia. (Ade Supandi, jurnal Pertahanan 2015). Oleh karena itu secara geografis sesungguhnya Tuhan telah menganugerahkan kepada Bangsa Indonesia suatu posisi yang sangat strategis sebagai poros atau sumbu jalur pelayaran dan perdagangan dunia<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Ibid.

---

<sup>7</sup> Ade Supandi. Laksamana (Purn) TNI Jurnal Pertahanan Kepala Staf Angkatan Laut. 2015. Pembangunan Kekuatan Tni Al Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia *The Indonesian Navy Force Planning To Support Indonesian Vision As World's Maritime Fulcrum*

Namun demikian posisi strategis tersebut meskipun telah dimanfaatkan oleh pengguna laut, tidak serta merta Indonesia dapat memperoleh manfaat sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat, apabila hal tersebut tidak didukung oleh kemampuan memanfaatkan peluang yang ada. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian “Maritim” berkenaan dengan laut dan berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Sedangkan Kata poros menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, berarti sumbu atau gandar, yang dapat diartikan berada ditengah-tengah dan merupakan pusat dari pergerakan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim adalah Indonesia yang menjadi pusat berbagai hal yang berkenaan dengan laut<sup>8</sup>.

Kebijakan PMD mengungkapkan penekanan Indonesia pada pembangunan sektor kelautan di berbagai aspek dalam masa pemerintahannya dalam rentang waktu tahun 2015-2019<sup>9</sup>. Pada masa

kepemimpinannya, Presiden Joko Widodo memiliki ambisi untuk menjadikan Indonesia sebagai PMD. Hal ini ditegaskan oleh Presiden dalam pidatonya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 East Asia Summit (EAS) tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar<sup>10</sup>.

Kebijakan PMD tersebut berfokus pada lima pilar utama, yaitu (1) Membangun kembali budaya maritim karena Indonesia adalah negara kepulauan, jadi bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan maritim, (2) Pengelolaan sumber daya laut dengan tujuan kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, (3) Mengutamakan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, melalui pembangunan tol laut, industri perkapalan, dan pariwisata maritim, (4) **Melakukan diplomasi maritim** melalui peningkatan kerjasama maritim dengan negara lain, untuk mengurangi potensi konflik perbatasan, menangani kejahatan trans nasional seperti pencurian ikan, perompakan, dan pencemaran laut dan (5) **Membangun kekuatan maritim**

<sup>8</sup> Arman Tjoneng. 2017. Mewujudkan Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim Dunia.

<sup>9</sup> Nainggolan, Poltak Partogi. (2015). Kebijakan PMD Joko Widodo Jakarta: Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI.

<sup>10</sup> Ibid.

sebagai bagian dari keamanan maritim dalam menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia<sup>11</sup>. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim. Poros maritim pada dasarnya merupakan sebuah konsep yang muncul berangkat dari kondisi fisik bangsa Indonesia yang mana sebagian besar wilayahnya berupa laut. Di samping itu, konsep poros maritim sejalan dengan realitas geografis, geostrategis, dan geoekonomi Indonesia yang dipengaruhi dan mempengaruhi dinamika di samudera Hindia dan samudra Pasifik<sup>12</sup>.

Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas dengan potensi sumber daya kelautan yang melimpah sehingga perlu dikelola secara optimal dan berkelanjutan. Berdasarkan pertimbangan tersebut, pada 20 Februari

2017 Presiden Joko Widodo telah menandatangani Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (Perpres No. 16/2017 Tentang KKI). KKI menurut Pasal 1 ayat (1) adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan Kementerian/Lembaga (K/L) di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi PMD. KKI sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 berfungsi sebagai pedoman bagi K/L dan pemerintah daerah untuk melakukan perencanaan, pelaksanaan, serta pemantauan dan evaluasi pembangunan sektor kelautan untuk mewujudkan PMD. Kebijakan Presiden untuk menjadikan Indonesia sebagai PMD segera diterjemahkan oleh Kementerian melalui beragam program kemaritiman. Dokumen Nasional ini menjadi instrumen yang menyinergikan gerak dan langkah seluruh pemangku kepentingan dalam mencapai cita-cita Indonesia sebagai PMD<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Presiden Republik Indonesia, 2014, Dok. Kemenlu 2014

<sup>12</sup> Bernhard Limbong, 28 (2015). Poros Maritim. Penerbit Margareta pustaka 2015.

<sup>13</sup> Kebijakan Nasional Indonesia Poros Maritim Dunia dalam <https://www.indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/indonesia-poros-maritim-dunia>

PMD, sebagai bentuk implementasi geostrategi dan geoekonomi Indonesia untuk bertransformasi menjadi sebuah negara maritim. Visi pemerintahan saat ini merupakan sebuah peluang sekaligus tantangan yang harus ditindaklanjuti dengan langkah cermat dan tepat oleh Kementrian dan lembaga negara yang terkait serta stakeholders lainnya, untuk mendukung program pemerintah dalam membangun Indonesia sebagai PMD. Sesuai dengan program pembangunan yang telah dicanangkan oleh pemerintah, maka aspek pertahanan dan keamanan maritim menjadi hal penting yang harus dibenahi karena keamanan di wilayah laut Indonesia menjadi factor penentu kesuksesan program pemerintah tersebut. Secara praktis, pencapaian visi.

PMD harus berbanding lurus dengan kondisi stabilitas nasional. Dalam rangka mewujudkan kebijakan tersebut, Presiden memaparkan lima pilar PMD yang apabila ditelaah lebih spesifik, terdapat pilar yang berkaitan erat dengan pertahanan dan keamanan maritim yakni pilar ke 5. Pembangunan kekuatan di bidang maritim tersebut sejalan dengan visi dan misi pemerintah Republik Indonesia di bawah

kepemimpinan Presiden Joko Widodo, dalam rangka percepatan pembangunan nasional yang dituangkan dalam 9 agenda prioritas atau yang dikenal dengan istilah “Nawacita”. Salah satu prioritas utamanya adalah pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim dan sesuai dengan kebijakan Indonesia sebagai PMD, yaitu untuk menjadikan Indonesia sebagai sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional<sup>14</sup>.

Berkaitan dengan pilar kelima dari program yang dicanangkan Presiden RI ke 7 yaitu **Membangun kekuatan maritim** sebagai bagian dari keamanan maritim dalam menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia. Maka sudah seharusnya kekuatan pertahanan maritim kita mendapat perhatian yang lebih utama guna mendukung program pemerintah dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia serta dapat menjawab segala tantangan dan

<sup>14</sup> Presiden Republik Indonesia, 2014, Dok. Kemenlu 2014

halangan yang bisa menggagalkan terwujudnya program tersebut.

Pembangunan kekuatan Pertahanan maritim yang berhasil hanya dapat berjalannya dengan baik apabila didukung oleh pertahanan dan keamanan yang tangguh, baik dalam lingkup nasional, regional maupun global. Dengan demikian, TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut dengan didukung oleh stakeholders terkait lainnya dapat mengemban fungsi sebagai penangkal, penindak dan pemulih keamanan nasional wajib menjalankan tugasnya untuk menegakkan kedaulatan bangsa di laut, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) serta menjaga keselamatan segenap bangsa. Agar tugas-tugas tersebut dapat terlaksana secara optimal, maka kolaborasi konsep pembangunan kekuatan yang ada dengan konsep pembangunan kekuatan pertahanan maritim harus sejalan, integratif, saling mengisi dan memperkuat satu sama lainnya.

Pertahanan merupakan fungsi yang sangat penting untuk sebuah negara, karena pertahanan adalah dasar keamanan nasional dan pada akhirnya dapat melindungi, atau, keberadaan

suatu negara yang harus dikelola dalam suatu manajemen yang baik. Kebijakan PMD oleh Presiden Joko Widodo ini adalah rencana yang rinci untuk mengangkat Indonesia menjadi kekuatan maritim. Tapi pada akhirnya semua tergantung pada implementasinya. Sejumlah tantangan harus dijawab dan diatasi oleh semua elemen pembantu pemerintahan Presiden Jokowi untuk sepenuhnya melaksanakan kebijakan ini<sup>15</sup>.

Permasalahan di bidang kemaritiman sangat kompleks dan perlu mendapat perhatian khusus dari seluruh pemangku kepentingan di bidang kemaritiman dengan mengesampingkan ego-sektoral dan lebih mengutamakan kepentingan bersama atau bangsa. Dengan demikian, permasalahan yang ada akan dapat diantisipasi, ditanggulangi, serta dapat diselesaikan dengan baik. Diperlukan pembangunan kelautan secara terintegrasi, sinergis, terencana dengan baik antar sektor, antar kementerian/lembaga pemerintah, antar pelaku, maupun antar pemerintah pusat dan daerah<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Saha, 2016

<sup>16</sup> Tri Sulistyaningtyas, Susanto, Dicky R. Munaf. 2015. Sinergitas Paradigma Lintas Sektor Di Bidang Keamanan Dan Keselamatan Laut.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah Alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing diatas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara normal. Penetapan ALKI dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia. ALKI ditetapkan untuk menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Semua kapal dan pesawat udara asing yang mau melintas ke utara atau ke selatan harus melalui ALKI<sup>17</sup>.

Akhir-akhir ini isu keamanan laut perlu mendapatkan perhatian yang serius. Isu keamanan laut tersebut berupa ancaman kekerasan (pembajakan, perompakan, sabotase serta teror terhadap obyek vital), ancaman navigasi (kekurangan dan

pencurian sarana bantu navigasi), ancaman sumber daya laut (perusakan serta pencemaran laut dan ekosistemnya) dan ancaman kedaulatan dan hukum (penangkapan ikan secara ilegal, imigrasi gelap, *human trafficking*, eksploitasi dan eksplorasi sumber daya laut)<sup>18</sup>.

Kondisi yang demikian menyebabkan dunia pelayaran Internasional masih menempatkan perairan Indonesia sebagai wilayah yang relatif masih berbahaya bagi pelayaran kapal-kapal asing. Pengamanan jalur pelayaran internasional yang melalui selat Malaka dan tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah tanggung jawab Indonesia.

Membahas mengenai ALKI II, maka akan didapatkan adanya potensi ancaman yang berasal dari imbas konflik Blok Ambalat, seperti digunakannya wilayah ALKI II untuk manuver angkatan perang negara tetangga dan imbas lepasnya pulau.

Sipadan dan Ligitan, seperti penangkapan ikan dan sumber daya alam lainnya secara ilegal. Di samping itu, imbas dari pusat pariwisata dunia di Bali, seperti penyelundupan barang secara

<sup>17</sup> Wikipedia :2019

<sup>18</sup> www.kompas.com.20/4/2013



ilegal dan perdagangan manusia, serta terorisme dan imbas politik ekspansional Malaysia, seperti kemungkinan baru klaim wilayah teritorial setelah berhasil menguasai pulau Sipadan dan Ligitan, serta provokasi atas wilayah Blok Ambalat, juga merupakan potensi ancaman bagi ALKI II<sup>19</sup>.

### **POROS MARITIM**

Sebagaimana telah disinggung diatas bahwa perairan Indonesia pada posisi silang dunia dan sejak dulu telah digunakan sebagai jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Frekuensi kapal asing yang melintasi wilayah laut yurisdiksi nasional Indonesia juga semakin meningkat seiring bergesernya pusat kegiatan ekonomi dunia dari Atlantik ke Pasifik. Sekitar 70 % angkutan barang dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya melalui perairan Indonesia<sup>20</sup>. Oleh karena itu secara geografis

sesungguhnya Tuhan telah menganugerahkan kepada Bangsa Indonesia suatu posisi yang sangat strategis sebagai poros atau sumbu jalur pelayaran dan perdagangan dunia. Namun demikian posisi strategis tersebut meskipun telah dimanfaatkan oleh pengguna laut, tidak serta merta Indonesia dapat memperoleh manfaat sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat, apabila tidak didukung oleh kemampuan memanfaatkan peluang yang ada.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pengertian “Maritim” berkenaan dengan laut dan berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Sedangkan “Poros” berarti sumbu, pusat, ujung tombak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim adalah Indonesia yang menjadi pusat berbagai hal yang berkenaan dengan laut.

Berdasarkan doktrin Angkatan Laut yang diterbitkan tahun 2001, kata maritim diartikan berkenaan dengan laut atau berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan. Pengertian yang lebih luas, selain menyangkut sumber-sumber daya intern laut juga menyangkut faktor ekstern laut yaitu pelayaran,

<sup>19</sup> Lidya Christin S, Politik Internasional Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II <http://www.politik.lipi.go.id/kolom/kolom-1/politik-internasional/413-menilik-alur-laut-kepulauan-indonesia-ii>

<sup>20</sup> Ade Supandi. Laksamana (Purn) TNI Jurnal Pertahanan Kepala Staf Angkatan Laut. 2015. Pembangunan Kekuatan Tni Al Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia *The Indonesian Navy Force Planning To Support Indonesian Vision As World's Maritime Fulcrum*

perdagangan, lingkungan pantai dan pelabuhan serta faktor strategis lainnya' Kata maritim mengandung arti integrasi/gabungan, dan menunjukkan suatu lingkungan kelautan serta bukan menunjukkan institusi. Mengalir dari uraian di atas, bangsa Indonesia patut bersyukur karena secara geografis Tuhan telah memposisikan kepulauan Indonesia pada poros maritim dunia.

Untuk mewujudkan visi sebagai poros maritime dunia, Presiden Joko Widodo menetapkan lima pilar utama yang diagendakan dalam pembangunan, yaitu:

- 1) Membangun kembali budaya maritime Indonesia;
  - 2) Menjaga dan mengelola sumber daya laut
  - 3) Memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritime;
  - 4) Melaksanakan diplomasi maritime
  - 5) Membangun kekuatan pertahanan
- Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.

PMD sebagai kebijakan pemerintah merupakan representasi wawasan nusantara secara praktis. Perwujudan PMD ini dapat dicapai salah satunya adalah dengan terwujudnya pertahanan dan keamanan nasional yang tentu saja secara umum lebih tepat dibobotkan pada wilayah maritim karena dominasi wilayah perairan. Pertahanan dan keamanan nasional merupakan salah satu komponen yang merepresentasikan kekuatan nasional dalam menghadapi setiap bentuk ancaman, tantangan, hambatan dan gangguan terhadap kedaulatan negara. Pada awalnya beberapa pihak berpikir utama negara tersebut karena pada awalnya konsep tersebut dibuat tanpa pertimbangan substansial dengan kementerian terkait dan diumumkan tanpa pedoman dan definisi yang jelas. Akibatnya, setiap kementerian telah mengambil pendekatannya sendiri untuk menerjemahkan konsep menjadi tindakan nyata, yang pada gilirannya menciptakan persaingan birokrasi<sup>21</sup>.

### **Alur Laut Kepulauan Indonesia II /ALKI II**

Lahirnya Konvensi ke-3 Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai hukum

---

<sup>21</sup> Syailendra, Emirza Adi. (2017). A Non-balancing Act: Explaining Indonesia's Failure to Balance Against the Chinese Threat.

laut (*United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*), 10 Desember 1982, menjadi awal lahirnya hukum laut yang mengakui adanya konsep Negara Kepulauan. Pemerintah Republik Indonesia (RI) kemudian meratifikasi konvensi tersebut dengan Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 1985. Sejak tahun 1994, Hukum Laut Internasional resmi berlaku dan mulai saat itu pula bangsa Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam, termasuk yang ada di dasar laut dan di bawahnya. Pasal 49 UNCLOS 1982 menyatakan kedaulatan dari negara kepulauan meliputi perairan-perairan yang tertutup oleh garis pangkal demikian pula wilayah udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya<sup>22</sup>.

Tahun 1996, Pemerintah Indonesia mengusulkan kepada *International Maritime Organization* (IMO) tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia. Sesuai dengan Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/1996

tentang Perairan Indonesia, Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan jalur di wilayah perairan Indonesia yang dapat dilewati kapal dan pesawat udara asing. Hal ini mengacu pada kesalahan kita dalam merancang dan menerapkan hak lintas laut dalam PP terkait Hukum Laut Internasional, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yang ditetapkan pada 1982. Padahal, wilayah Indonesia kini menjadi salah satu jalur terpadat di dunia.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002, tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia, terdapat 3 (tiga) ALKI beserta cabang-cabangnya<sup>23</sup>. Masing-masing ALKI mempunyai potensi ancaman yang dinilai relevan dan membutuhkan koordinasi yang lebih

<sup>22</sup> Lidya Christin S, Politik Internasional Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II <http://www.politik.lipi.go.id/kolom/kolom-1/politik-internasional/413-menilik-alur-laut-kepulauan-indonesia-ii>

<sup>23</sup> *ibid*

serius. Masing-masing ALKI mempunyai potensi ancaman yang berbeda-beda. Salah satu tantangan pembangunan kelautan Indonesia adalah Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategis yang memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan lima wilayah *choke points* (Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar) membuat Indonesia rentan terhadap berbagai bentuk ancaman. Dibutuhkan dukungan sistem pertahanan dan keamanan laut yang kuat dengan postur yang proporsional sesuai dengan luas wilayah dan ancaman yang dihadapi.

ALKI II yang melewati Selat Makassar-Selat Lombok membelah sisi Indonesia Bagian Barat dan Indonesia Bagian Timur. Lebih jauh, pendangkalan yang terjadi akhir-akhir ini di Selat Malaka menyebabkan kapal-kapal besar, terutama kapal tangki, memindahkan trayek pelayarannya melalui Selat Lombok-Selat Makassar. Sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional, ALKI II memiliki nilai strategis. ALKI II yang mencakup Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi menjadi penting dalam posisinya sebagai jalur

pendukung utama dari Selat Malaka yang sudah amat padat.

Pada dasarnya, negara-negara di dunia sebagai pengguna jalur pelayaran dapat memilih jalur yang paling aman dan ekonomis dengan mematuhi ketentuan dalam UNCLOS 1982. Sebaliknya, negara yang dilalui seperti Indonesia, harus menjamin keamanan dan keselamatan alur laut tersebut di samping memanfaatkan peluang ekonomi dan meminimalkan kendala dari pilihan jalur tersebut (Hasim Djalal, 1995). Untuk itu, ALKI II sebagai jalur pelayaran dunia yang potensial di masa mendatang perlu mendapat perhatian terkait hal ini.

#### **LANGKAH STRATEGIS PEMERINTAH YANG HARUS DILAKUKAN UNTUK MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM**

Dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, maka ada beberapa hal yang harus segera dibenahi oleh seluruh elemen terkait, yaitu:

##### **a. POLA PIKIR (MIND SET) SELURUH PIHAK TERKAIT**

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim, maka hal mendasar yang harus dimiliki oleh segenap elemen yang ada adalah pola pikir yang seragam akan Poros Maritime

Indonesia. Mewujudkan poros maritime tidaklah menjadi tugas yang ringan karena hal ini merupakan sebuah tugas yang sangat berat. Tidaklah mungkin hal ini dapat diwujudkan sepenuhnya dalam kurun waktu yang singkat dan tidak sepenuh hati. Pemerintah Jokowi-JK harus menjadikan visi ini sebagai suatu tema besar dan direalisasikan dengan sebaik-baiknya bukan hanya sekedar slogan kampanye dan pencitraan saja. Selain itu juga, harus disadari bahwa pemerintah Jokowi-JK hanya meletakkan kembali pilar-pilar dasar untuk mewujudkan kejayaan bangsa Indonesia masa lampau di bidang maritime. Oleh karena itu, visi ini harus menjadi sebuah hal yang terus dibangun dan terus dilakukan oleh pemerintah baik oleh pemerintah sekarang maupun pemerintah yang akan datang. Apabila visi ini hanya konsen dilakukan dalam pemerintahan sekarang dan tidak menjadi prioritas bagi pemerintahan yang akan datang, maka bisa dipastikan visi untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim hanya sebuah slogan dan angin segar saja. Visi ini harus menjadi “visi Indonesia” bukan hanya menjadi visi pemerintah Jokowi-JK.

Oleh karena itu, agar menjadi Visi Indonesia, maka janganlah membebankan permasalahan ini hanya kepada satu instansi saja karena tidaklah mungkin satu instansi dapat mewujudkan visi besar ini tetapi harus ada koordinasi dan lintas sektoral yang baik. Tetapi yang harus diingat pula bahwa jangan sampai karena alasan lintas sektoral, maka terjadi tumpang tindih kewenangan yang bukannya memberikan nilai positif justru melemahkan langkah mewujudkan visi ini.

Oleh karena perwujudan visi ini harus melibatkan segenap elemen terkait, maka peran masyarakat sebagai sebuah elemen sangat diperlukan khususnya terkait dengan budaya hukum yang ada. Semakin baik budaya hukum masyarakat Indonesia dalam bidang kemaritiman, maka semakin besar pula peluang kita untuk mewujudkan visi ini. Mengingat perwujudan visi ini memerlukan waktu yang tidak singkat, maka peranan dan kepedulian generasi muda sekarang sangatlah diharapkan agar kejayaan bangsa Indonesia di masa lalu dapat dinikmati kembali oleh generasi muda. Generasi muda harus memiliki sifat *sense of ownership*.

Jangan sampai kurang kepedulian bahkan kurangpahaman masyarakat Indonesia akan kemaritiman justru menjadi sebuah problematika tersendiri bagi pemerintah dalam menegakkan hukum maritime. Bias jadi pemerintah dengan segala konsep dan programnya akan berbenturan dengan masyarakat yang tidak mengerti akan dunia maritime. Hal ini perlu penanganan serius dan sistematis dari pemerintah mengingat masyarakat pesisir yang mungkin lebih mementingkan bagaimana caranya untuk dapat bertahan hidup ketimbang memikirkan mewujudkan visi tersebut. Untuk mewujudkan kejayaan Indonesia sebagai negara maritime, maka kenyataan nasib pahit para nelayan dan masyarakat pesisir serta potret buram dunia perikanan di Indonesia harus segera diakhiri.

Sumber daya pesisir dan laut sudah selayaknya dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, bukan sekedar hak bagi para pemegang capital. Maka yang diperlukan saat ini adalah mental serta sikap yang lurus yang harus dimiliki oleh seluruh komponen di sector maritime.

Selain itu juga, yang harus diluruskan pola pikir kita adalah bahwa

mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim adalah visi bersama sehingga jangan sampai focus dan perhatian pemerintah hanya tertuju kepada kota-kota besar yang ada di Indonesia. Hal ini akan membuat kesenjangan antara kota-kota besar dengan kota-kota lainnya yang ada di Indonesia. Padahal kalau direnungi dengan seksama, kota-kota lainnya di Indonesia akan sangat memberikan kontribusi yang baik buat mewujudkan visi ini sehingga seharusnya prioritas dan perhatian pemerintah dapat merata dan dapat terbagi dengan adil.

#### b. PEMBENAHAN SISTEM HUKUM

Berbicara tentang system hukum terkait mewujudkan Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia tidak saja berbicara tentang Undang-undang dan perjanjian internasional yang ada tetapi juga terkait dengan mental aparat penegak hukumnya serta budaya masyarakat yang ada sehingga segala upaya dilakukan agar semua hal tersebut dapat dimaksimalkan. Harus jujur kita akui bahwa terdapat kotradiksi terkait peraturan perundang-undangan yang ada. Secara de facto masih banyak hal-hal yang belum diatur dalam peraturan perundang-undangan negara kita. Peraturan terkait maritime Indonesia masih minim jika dibandingkan dengan

negara-negara maritime lainnya. Hal ini haruslah menjadi sebuah perhatian kita semua terutama para wakil rakyat. Tetapi disisi lain, walaupun masih banyak kekosongan hukum terkait kemaritiman di Indonesia, justru yang menjadi sesuatu yang harus dikritisi juga adalah tumpang tindihnya peraturan yang ada terkait kewenangan dan tugas di wilayah kemaritiman. Terjadinya benturan dan tumpang tindih peraturan perundang-undangan disebabkan setiap instansi pemerintah mengedepankan kepentingan sektornya sehingga peraturan perundang-undangan mencerminkan ego sektoral dari instansi. Hal ini menjadi sebuah paradok dimana ketidaklengkapan peraturan yang ada semakin memberikan efek negative dengan adanya berbagai aturan yang tumpang tindih. Akibatnya ialah masyarakat yang terkena peraturan perundang-undangan yang merasakan konsekuensinya. Situasi tersebut kerap disuarakan sebagai tidak adanya kepastian hukum. Oleh karena itu, setelah peraturan perundang-undangan yang berbenturan diidentifikasi, perlu dilakukan amendemen ataupun perubahan. Kelengkapan aturan mengenai

kemaritiman dapat mencontoh kepada negara Inggris yang sangat lengkap aturan tentang kemaritiman walaupun tidak semua bias kita adopsi karena perbedaan geografis dan kultur yang ada tetapi minimal yang mirip dengan kondisi Indonesia bias dijadikan referensi dalam membuat aturan dimaksud. Berdasarkan data yang ada, ada  $\pm$  30 peraturan perundang-undangan yang ada terkait pengaturan maritime di Indonesia, tetapi dari sekian banyak peraturan tersebut, sangat minim yang merujuk kepada perjanjian internasional. Seharusnya, berbagai aturan tersebut tetap mengacu kepada perjanjian internasional yang sudah diratifikasi agar implementasi di lapangan tidak berbenturan antara peraturan perundang-undangan dan perjanjian internasional.

Berbicara tentang penegakan hukum di wilayah maritime, pemerintahan Jokowi- JK telah memberikan harapan bagi masyarakat Indonesia dengan sikap tegas dalam memberantas illegal fishing dengancara membakar dan menenggelamkan perahu-perahu negara asing yang mengambil ikan secara illegal. Walaupun pro kontra mewarnai tindakan tegas dari

tindakan membakar dan menenggelamkan perahu-perahu negara asing yang mengambil ikan secara illegal, tetapi tindakan ini menunjukkan bahwa Indonesia akan mempertahankan kedaulatannya dengan cara apapun dan bagaimanapun. Data statistika menunjukkan bahwa terjadi pengurangan jumlah illegal fishing setelah pemberlakuan kebijakan pembakaran dan penenggelaman perahu asing ini. Tetapi tidak boleh besar kepala karena mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim tidak cukup dengan hanya mengeksekusi perahu asing.

### c. PENEGAKAN KEDAULATAN MARITIM DI INDONESIA

Salah satu komponen yang sangat penting dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah penegakan kedaulatan maritime di Indonesia. Hal ini menjadi sebuah keharusan dan sebuah keniscayaan mengingat luas wilayah Indonesia sebagian besar terdiri dari perairan. Ancaman dan tantangan keamanan terbesar yang ada di wilayah Asia Tenggara saat ini adalah memanasnya konflik laut China Selatan yang melibatkan beberapa negara seperti Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam dan

lainnya. Hal ini patut diwaspadai bersama karena wilayah Laut China Selatan merupakan salah satu jalur laut tersibuk di dunia. Selain digunakan oleh sejumlah besar negara di dalam wilayah, jalur tersebut juga digunakan oleh negara di luar wilayah. Oleh karena itu, Indonesia mempunyai peranan penting dalam membangun kestabilan dan keamanan regional guna memelihara keseimbangan di antara negara-negara berkepentingan yang dikendalikan oleh kekuatan dari luar wilayah.

Untuk mengantisipasi kejadian serupa, maka hal yang harus dilakukan terkait penegakan kedaulatan maritim adalah:

- 1) Penentuan dan pertegasan batas zona-zona maritim Indonesia. Indonesia memiliki kedaulatan penuh di wilayah NKRI yang merupakan satu kesatuan wilayah daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial beserta dasar laut dan tanah di bawahnya, serta ruang udara di atasnya termasuk seluruh sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Di wilayah daratan sampai dengan batas garis air rendah (low water line) atau garis pangkal (base line), termasuk



teluk dan muara sungai yang dibatasi garis pangkal (perairan pedalaman) merupakan wilayah negara yang mempunyai kedaulatan mutlak. Sedangkan wilayah laut yang meliputi laut territorial dan perairan kepulauan merupakan wilayah negara dengan kedaulatan yang dibatasi sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, wilayah laut tersebut mengakomodasikan berbagai kepentingan internasional seperti lintas damai, lintas transit maupun lintas alur laut kepulauan. Indonesia juga memiliki hak-hak lain, yurisdiksi dan kewajiban sebagaimana diatur dalam peraturan perundangan dan hukum internasional di wilayah perairan yurisdiksi nasional yang terdiri atas zona tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen seperti perikanan, pertambangan, pelestarian lingkungan laut dan penanggulangan berbagai kejahatan di laut. Oleh karena itu penegakan kedaulatan dan hukum di laut diselenggarakan sesuai ketentuan hukum laut internasional, dan dilakukan oleh otoritas yang mewakili negara pantai yang

merupakan bagian dari wilayah kedaulatan negara. Sedangkan di luar wilayah perairan yurisdiksi nasional, Indonesia memiliki hak dan kewajiban untuk menjaga, melindungi kepentingan nasional di dan atau lewat laut berdasarkan peraturan perundangan dan hukum internasional. Adanya perbedaan antara perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut territorial pada dasarnya ditentukan oleh hak dan kewajiban negara kepulauan dan juga hak dan kewajiban yang dimiliki oleh negara lain di perairan tersebut yaitu hak pelayaran dan penerbangan serta pemanfaatan perairan kepulauan dan laut territorial. Kedaulatan yang dimiliki oleh negara kepulauan dapat dilaksanakan dengan memperhatikan beberapa hak yang dapat dinikmati oleh Negara lain seperti memberikan dan mengakomodasikan hak pelayaran melalui perairan kepulauan, kewajiban untuk menghormati perjanjian yang telah ada dengan negara lain sebelum pemberlakuan konvensi hukum laut, mengakui hak perikanan tradisional dan

sebagainya. Hal ini sangatlah penting di perhatikan kerana berdasarkan pengalaman di lapangan, perseteruan dan konflik terkait kedaulatan maritime disebabkan “tidak adanya keseriusan pemerintah dalam menegaskan wilayah NKRI khususnya di bidang maritime”.

2) Sistem Pendeteksian Yang Baik Dan Alut Sista Penindak Dengan Kemampuan Memadai. Dalam menjaga kedaulatan maritime NKRI yang begitu luas, maka sangat diperlukan alat pendeteksian yang akurat untuk dapat melihat pergerakan dan memantau hal-hal yang dapat mengancam dan mengganggu kedaulatan maritime. Tentunya alat pendeteksian tersebut harus dapat mengimbangi kemampuan dan kecanggihan dari system persenjataan negara-negara lain. Selain alat pendeteksian yang baik, maka juga harus didukung oleh alut sista dengan kemampuan yang mumpuni. Alut sista merupakan gambaran kekuatan dari angkatan bersenjata suatu negara. Semakin lengkap dan semakin baik system alut sista suatu negara maka dapat dikatakan kekuatan negara tersebut

juga baik. Sudah menjadi rahasia public bahwa system alut sista di negara kita jauh ketinggalan dibandingkan dengan negara-negara tetangga seperti Singapura dan Malaysia. Padahal bila dilihat dari SDA dan segala potensi yang ada, maka Indonesia jauh di atas negara-negara tersebut, tetapi justru negara-negara dimaksud mempunyai prioritas utama dalam hal menjaga kedaulatan maritime negaranya masing-masing walaupun luas wilayah lautnya jauh di bawah Indonesia. Hal ini harus segera diperbaiki mengingat semakin hari kondisi di lapangan khususnya di sekitar perairan Selat Malaka dan Laut China Selatan semakin memanas. Indonesia harus mengantisipasi segala kemungkinan terburuk dari memanasnya kondisi yang ada.

3) Koordinasi yang baik dan tersistematis. Dalam mewujudkan kedaulatan maritime, maka sangat diperlukan adanya koordinasi yang baik dari segala elemen yang terkait. Tumpang tindih kewenangan hingga tarik menarik kepentingan yang selama ini selalu terjadi di lapangan harus segera dikoreksi dan dibenahi

mengingat hal tersebut dapat melemahkan posisi Indonesia. Peraturan perundang-undangan telah banyak memberikan kewenangan kepada berbagai instansi dalam menegakan hukum di laut (multy agency single task) sehingga dapat dikatakan sebagai sebuah pemborosan. Diharapkan adanya sebuah lembaga (single agency multy task) yang dapat mengkoordinasikan segala hal terkait kedaulatan di wilayah perairan yang dapat memberikan nilai positif bagi penegakan kedaulatan maritime.

## KESIMPULAN

Berdasarkan pemaparan di atas, secara teoritis, sudah sewajarnya Indonesia menjadi poros maritime dunia karena ditunjang dengan kondisi geografis dan budaya leluhur bangsa Indonesia yang sejak lama dikenal sebagai Nusantara, yaitu bangsa yang sangat ahli dalam bidang maritime. Tetapi, yang menjadi catatan kita semua bahwa banyak hal yang harus dibenahi oleh pemerintah pada khususnya dan masyarakat pada umumnya agar kejayaan Indonesia sebagai penguasa maritime bias diperoleh kembali dengan

memnafaat segala potensi dan kemampuan yang ada. Sudah menjadi tugas kita semua untuk mengembalikan kembali kejayaan Indonesia di bidang maritime dengan slogan “JALASVEVA JAYAMAHE” Agar cita-cita untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritime dunia bias terwujud, maka sangat diperlukan peran aktif dari segala elemen bangsa yaitu : a. Pemerintah : Sebagai pemegang mandate dari seluruh bangsa Indonesia, Pemerintah harus segera membenahi system hukum yang ada terkait pelaksanaan poros maritime agar tidak lagi terjadi tumpang tindih aturan sehingga tidak terjadi “chaos” dalam implementasi aturan-aturan tersebut. Koordinasi antar instansi juga harus diperjelas sehingga tidak terjadi over lap kewenangan. Pemerintah harus tegas dalam hal menjaga kedaulatan NKRI khususnta dalam wilayah maritime terhadap upaya-upaya yang tidak terpuji dari negara-negara lain yang mencoba mengklaim wilayah perairan Indonesia. b. Masyarakat : Harus pro aktif dalam mendukung segala program pemerintah dengan selalu melaksanakannya dengan penuh rasa tanggung jawab dan tidak justru menjadi “penghalang” Tidaklah sulit bagi Indonesia untuk mewujudkan

visi mulia sebagai Poros Maritim Dunia. Tetapi seringkali implementasi di lapangan berbeda dengan konsep dan teori yang ada sehingga sering terjadi gap antara keharusan dan kenyataan.

## DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Artikel Ilmiah

Bernhard Limbong, (2015). Poros Maritim. Penerbit Margareta pustaka 2015. Jakarta.

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia. Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, Jakarta, 2011.

Laksamana TNI {Purn} Agus Suhartono, INDONESIA POROS MARITIM DUNIA" TOPIK BAHASAN "KEDAULATAN MARITIM INDONESIA" Presentasi dalam Seminar dan Lokakarya Kelautan Nasional, Universitas Padjadjaran Bandung, 9-10 Juni 2015.

Nainggolan, Poltak Partogi. (2015). Kebijakan PMD Joko Widodo Jakarta: Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI.

Tri Sulistyanyngtyas, Susanto, Dicky R.Munaf.2015.*Sinergitas Paradigma Lintas Sektor Di Bidang Keamanan Dan Keselamatan Laut*. Jakarta: Gramedia pustaka utama 2015.

Ade Supandi. Laksamana (Purn) TNI Jurnal Pertahanan Kepala Staf Angkatan Laut. 2015. Pembangunan Kekuatan Tni Al Dalam Rangka Mendukung Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia *The Indonesian Navy Force Planning To Support Indonesian Vision As World's Maritime Fulcrum*. Jakarta.

Arman Tjoneng. 2017. Mewujudkan Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim Dunia.

Syailendra, Emirza Adi. (2017). A Non-balancing Act: Explaining Indonesia's Failure to Balance Against the Chinese Threat. *Journal Asian Security*.

L. Tri Wijaya Nata Kusuma, Antara Jokowi, Tol Laut Dan Poros Maritim Dunia, <https://geotimes.co.id/opini/antara-jokowi-tol-laut-dan-poros-maritim-dunia/>

Lidya Christin S, Politik Internasional Menilik Alur Laut Kepulauan Indonesia II <http://www.politik.lipi.go.id/kolom/>

kolom-1/politik-internasional/413-  
menilik-alur-laut-kepulauan-  
indonesia-ii

Etty R. Agoes, Diplomasi Maritim dan  
Konvensi PBB tentang Hukum Laut  
(Unclos) 1982, Presentasi dalam  
Seminar dan Lokakarya Kelautan  
Nasional, Universitas Padjadjaran  
Bandung, 9-10 Juni 2015.

Hikmahanto Juwana, Mewujudkan Visi  
Poros Maritim dalam Perspektif  
Hukum, Media Indonesia, Rabu, 15  
Oktober 2015.

Peraturan Perundang-undangan

The United Nations Convention on the  
Law of the Sea (UNCLOS)

Perpres 16/2017 dan

Pembangunan Maritim Indonesia,

dalam

<http://maritimnews.com/2017/05/pe>

rpres 162017-dan-pembangunan-  
maritim indonesia/

Peraturan Presiden Republik Indonesia  
Nomor 97 Tahun 2015 Tentang  
Kebijakan Umum Pertahanan Negara  
Tahun 2015-2019.

Peraturan Pemerintah No. 37 tahun  
2002, tentang Alur Laut Kepulauan  
Indonesia.

Lain-lain Kamus Besar Bahasa Indonesia