

**IMPLEMENTASI POROS MARITIM DUNIA DI ASEAN DALAM
SEKTOR PEREKONOMIAN INDONESIA**



OLEH

MUH. FAQIH YUSUF

E061181523

DEPARTEMEN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2024

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL : IMPLEMENTASI POROS MARITIM DUNIA DI ASEAN
DALAM SEKTOR PEREKONOMIAN INDONESIA

N A M A : MUH. FAQIH YUSUF

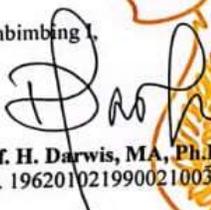
N I M : E061181523

DEPARTEMEN : ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Makassar, 5 Agustus 2024

Pembimbing I,


Prof. H. Darwis, MA, Ph.D.
NIP. 196201021990021003

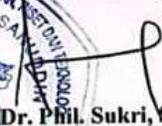
Pembimbing II,


Atika Puspita Marzaman, S.IP, MA.
NIP. 198910062024062001

Mengesahkan :

Pj. Ketua Departemen Hubungan Internasional,




Prof. Dr. Phil. Sukri, S.IP, M.Si
NIP. 197508182008011008

DEPARTEMEN HUBUNGAN INTERNASIONAL FISIP UNHAS

HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI

JUDUL : IMPLEMENTASI POROS MARITIM DUNIA DI ASEAN
DALAM SEKTOR PEREKONOMIAN INDONESIA

N A M A : MUH. FAQIH YUSUF

N I M : E061181523

DEPARTEMEN : ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Telah diterima oleh Tim Evaluasi Sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin Makassar untuk memenuhi syarat-syarat guna memperoleh gelar sarjana pada Departemen Ilmu Hubungan Internasional pada hari Senin, 22 Juli 2024.



Ketua : Prof. H. Darwis, MA, Ph.D

Sekretaris : Mashita Dewi Tidore, S.IP, MA

Anggota : 1. Drs. Munjin Syafik Asy'ari, M.Si.

2. Abdul Razaq Z Cangara, S.IP, M.Si, MIR

3. Atika Puspita Marzaman, S.IP, MA.

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Sebagai sivitas akademika Universitas Hasanuddin, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muh Faqih Yusuf
NIM : E061181523
Program Studi : S1
Departemen : Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas : Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Jenis Karya : IMPLEMENTASI POROS MARITIM DUNIA DI ASEAN DALAM
SEKTOR PEREKONOMIAN INDONESIA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya serahkan adalah hasil karya saya sendiri dan belum pernah dipublikasikan. Referensi untuk semua kutipan langsung maupun tidak langsung sudah dicantumkan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Makassar, 7 AGUSTUS 2024



(Muh Faqih Yusuf)

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK
KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademika Universitas Hasanuddin, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muh Faqih Yusuf
NIM : E061181523
Program Studi : S1
Departemen : Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas : Ilmu social dan ilmu politik
Jenis Karya : IMPLEMENTASI POROS MARITIM DUNIA DI ASEAN DALAM
SEKTOR PEREKONOMIAN INDONESIA

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Hasanuddin, **Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Judul

IMPLEMENTASI POROS MARITIM DUNIA DI ASEAN DALAM SEKTOR
PEREKONOMIAN INDONESIA

bersama perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, Universitas Hasanuddin berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Makassar
Pada tanggal : 7 agustus 2024

Yang menyatakan,


(.....)

KATA PENGANTAR

Segala Puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT atas kemuliaan dan rahmatnya ,sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan benar. Shalawat serta salam saya panjatkan kepada Rasulullah Muhammad SAW yang telah membawa dunia dari zaman kegelapan menuju zaman yang terang benerang.

ABSTRAK

Poros Maritim Dunia merupakan salah satu konsep yang dijalankan oleh Pemerintah Indonesia untuk merealisasikan kepentingannya dalam bidang kemaritiman Indonesia. Terminologi mengenai “Poros Maritim Dunia” dikemukakan pertama kali dalam sesi debat publik calon presiden atas kebijakan luar negeri di bulan Juli tahun 2014 oleh Joko Widodo dan Prabowo Subianto. Kemudian Jokowi mengindikasikan bahwa konsepsi Poros Maritim Dunia berpangkal pada asumsi bahwa kekuatan geopolitik ekonomi tengah bergeser dari Dunia Barat ke Asia (BBC News 2014). Anggapan ini berhubungan dengan mengemukakan konsensus politik dalam negeri bahwa Indonesia dapat mengalami ancaman keamanan eksternal yang serius, terutama terkait dengan tingginya militerisasi di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, eskalasi perselisihan antara Tiongkok dengan sejumlah negara kawasan di Laut Tiongkok Selatan, serta makin seringnya Tiongkok melanggar hak berdaulat Indonesia di perairan kepulauan Natuna (P2K-OI & CSIS 2017). Setelah Jokowi secara resmi menjabat sebagai Presiden Indonesia, Ia pun menyampaikan Visi Poros Maritim Dunia sebagai upaya interpretasi geostrategi Indonesia yang berangkat dari upaya pemanfaatan aset-aset kelautan Indonesia baik secara ekonomis dan strategis yang kemudian visi tersebut pun diluncurkan secara resmi pada KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) Asia Timur ke-9 dengan 2 menjabarkan turunan konkrit Visi Poros Maritim melalui lima pilar utamanya yaitu i) pembangunan budaya maritim Indonesia; ii) penjagaan dan pengelolaan sumber daya laut secara optimal untuk kepentingan rakyat; iii) pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim; iv) kerja sama maritim melalui diplomasi; dan v) pembangunan kekuatan pertahanan maritim. Secara spesifik, kelima pilar tersebut dapat diklasifikasikan sebagai budaya maritim; ekonomi maritim; konektivitas maritim; diplomasi maritim; dan keamanan maritim (P2K-OI 2016). Adapun dalam Jurnal Majelis tahun 2018, pada penelitian Masitoh Indriani dengan judul “International Maritime Organization (IMO) Guidelines on Maritime Cyber Risk Management: Isu dan Tantangan bagi Indonesia”, disebutkan bahwa pilar pertama dimaknai sebagai pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, Pilar kedua dimaknai sebagai komitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama, Pilar ketiga dimaknai sebagai komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim;

ABSTRACT

The World Maritime Axis is one of the concepts implemented by the Indonesian Government to realize its interests in the Indonesian maritime sector. Terminology regarding the "World Maritime Axis" was raised for the first time in the candidate's public debate session president on foreign policy in July 2014 by Joko Widodo and Prabowo Subianto. Then Jokowi indicated that the conception of the World Maritime Axis had its origins on the assumption that economic geopolitical power is shifting from the Western World to Asia (BBC News 2014). This assumption is related to the emergence of an internal political consensus country that Indonesia could experience serious external security threats, especially associated with high militarization in the Indian Ocean and Pacific Ocean, escalation disputes between China and a number of regional countries in the South China Sea, as well as China is increasingly violating Indonesia's sovereign rights in the waters of the Natuna Islands (P2K-OI & CSIS 2017). After Jokowi officially served as President of Indonesia, he also conveyed the World Maritime Axis Vision as an effort to interpret Indonesia's geostrategy which departs from efforts to utilize Indonesia's maritime assets both economically and strategic plan and then the vision was officially launched at the Summit (Conference. High Level) 9th East Asia with 2 describes the concrete derivatives of the Maritime Axis Vision through its five main pillars, namely i) development of Indonesian maritime culture; ii) safeguarding and optimal management of marine resources for the benefit of the people; iii) development maritime infrastructure and connectivity; iv) maritime cooperation through diplomacy; and v) development of maritime defense forces. Specifically, these five pillars can be classified as a maritime culture; maritime economy; maritime connectivity; diplomacy maritime; and maritime security (P2K-OI 2016). As for the 2018 Assembly Journal, on Masitoh Indriani's research with the title "International Maritime Organization (IMO) Guidelines on Maritime Cyber Risk Management: Issues and Challenges for Indonesia", It is stated that the first pillar is interpreted as rebuilding maritime culture Indonesia, the second pillar is interpreted as a commitment to safeguarding and managing resources sea with a focus on building seafood sovereignty through developing the fishing industry By placing fishermen as the main pillar, the third pillar is interpreted as commitment encouraging the development of maritime infrastructure and connectivity by building sea highways, seaports, logistics and shipping industry, as well as maritime tourism;

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah	5
C. Tujuan dan Kegunaan Penulisan.....	6
1. Tujuan Penulisan.....	6
2. Kegunaan Penulisan.....	6
D. Kerangka Konseptual	7
1. Konsep Diplomasi Maritim	7
2. Teori Regionalisme.....	9
3. Kerangka Pikir	13
E. Metode Penelitian	14
1. Tipe Penelitian	14
2. Teknik Pengumpulan Data.....	15
3. Teknik Analisis Data	15
4. Metode Penulisan.....	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	16
A. Konsep Diplomasi Maritim	16
B. Teori Regionalisme.....	20
BAB III GAMBARAN UMUM	25
A. Kebijakan Poros Maritim Dunia Indonesia	25
B. Kerjasama Ekonomi Indonesia di ASEAN.....	34
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	41
A. Realisasi Poros Maritim Dunia Indonesia di ASEAN dalam Sektor Perekonomian Indonesia	41
B. Peluang dan Tantangan Indonesia Realisasi Poros Maritim Dunia di ASEAN dalam Sektor Perekonomian Indonesia	63

BAB V PENUTUP	79
A. Kesimpulan	79
B. Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA	82

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Poros Maritim Dunia merupakan salah satu konsep yang dijalankan oleh Pemerintah Indonesia untuk merealisasikan kepentingannya dalam bidang kemaritiman Indonesia. Terminologi mengenai “Poros Maritim Dunia” dikemukakan pertama kali dalam sesi debat publik calon presiden atas kebijakan luar negeri di bulan Juli tahun 2014 oleh Joko Widodo dan Prabowo Subianto. Kemudian Jokowi mengindikasikan bahwa konsepsi Poros Maritim Dunia berpangkal pada asumsi bahwa kekuatan geopolitik ekonomi tengah bergeser dari Dunia Barat ke Asia (BBC News 2014). Anggapan ini berhubungan dengan mengemukanya konsensus politik dalam negeri bahwa Indonesia dapat mengalami ancaman keamanan eksternal yang serius, terutama terkait dengan tingginya militerisasi di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, eskalasi perselisihan antara Tiongkok dengan sejumlah negara kawasan di Laut Tiongkok Selatan, serta makin seringnya Tiongkok melanggar hak berdaulat Indonesia di perairan kepulauan Natuna (P2K-OI & CSIS 2017).

Setelah Jokowi secara resmi menjabat sebagai Presiden Indonesia, Ia pun menyampaikan Visi Poros Maritim Dunia sebagai upaya interpretasi geostrategi Indonesia yang berangkat dari upaya pemanfaatan aset-aset kelautan Indonesia baik secara ekonomis dan strategis yang kemudian visi tersebut pun diluncurkan secara resmi pada KTT (Konferensi Tingkat Tinggi) Asia Timur ke-9 dengan

menjabarkan turunan konkrit Visi Poros Maritim melalui lima pilar utamanya yaitu i) pembangunan budaya maritim Indonesia; ii) penjagaan dan pengelolaan sumber daya laut secara optimal untuk kepentingan rakyat; iii) pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim; iv) kerja sama maritim melalui diplomasi; dan v) pembangunan kekuatan pertahanan maritim. Secara spesifik, kelima pilar tersebut dapat diklasifikasikan sebagai budaya maritim; ekonomi maritim; konektivitas maritim; diplomasi maritim; dan keamanan maritim (P2K-OI 2016).

Adapun dalam Jurnal Majelis tahun 2018, pada penelitian Masitoh Indriani dengan judul "*International Maritime Organization (IMO) Guidelines on Maritime Cyber Risk Management: Isu dan Tantangan bagi Indonesia*", disebutkan bahwa pilar pertama dimaknai sebagai pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, Pilar kedua dimaknai sebagai komitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama, Pilar ketiga dimaknai sebagai komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; Pilar keempat dimaknai sebagai diplomasi maritim yang bertujuan untuk mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan serta Pilar kelima dimaknai sebagai pembangunan kekuatan pertahanan maritim (Indriani 2018). Kemudian, Visi Poros Maritim tersebut diaktualisasikan melalui prioritas kebijakan pembangunan yang berorientasi pada kelautan (*National Ocean Policy*) yang memuat

program/rencana pembangunan kelautan Indonesia dan arah kebijakan strategis kelautan nasional.

Dalam hal ini, Kementerian Luar Negeri mengintegrasikan kebijakan politik luar negeri melalui diplomasi maritim yang dioperasionalkan melalui tiga dimensi yaitu (i) dimensi kedaulatan (*sovereignty*), dalam diplomasi maritim dapat dilihat melalui kedaulatan politik dan keutuhan wilayah Indonesia. Pelaksanaan diarahkan pada penguatan hukum dan perjanjian maritim, percepatan penyelesaian perundingan perbatasan, penguatan pertahanan dan ketahanan maritim, serta peningkatan pembangunan wilayah maritim; (ii) dimensi keamanan (*security*), dilaksanakan untuk mendukung terciptanya stabilitas keamanan di perairan Indonesia dari berbagai sumber ancaman seperti *illegal fishing*, pembajakan, pencemaran laut, terorisme dan aktivitas ilegal lainnya yang berpotensi mengganggu keamanan dan kepentingan nasional bahkan keamanan kawasan dan global; serta (iii) dimensi kesejahteraan (*prosperity*), yang dioperasionalkan melalui diplomasi ekonomi kelautan elautanyaitu aktualisasi peran Kementerian Luar Negeri dalam mendukung Visi Poros Maritim melalui pembangunan kelautan yang memberi manfaat langsung bagi kesejahteraan rakyat. Namun tetap dalam konteks diplomasi maritim Indonesia (P2K-OI 2016).

Oleh karena itu, untuk memaksimalkan kebijakan tersebut terlebih dahulu pemerintah perlu mengidentifikasi kelebihan atau potensi-potensi yang dapat dikembangkan oleh pemerintah Indonesia untuk merealisasikan kebijakan tersebut. Adapun potensi yang dapat dikembangkan dan dimaksimalkan oleh

pemerintah Indonesia adalah dengan memperluas pengaruh dan pemanfaatannya atas kawasan ASEAN atau Asia Tenggara. Hal tersebut berangkat dari kawasan Asia Tenggara yang memiliki organisasi regional sendiri yang dikenal dengan ASEAN (*Association of Southaast Asian Nations*). Sebagai contoh, dalam rentang tahun 2000-2016, pertumbuhan PDB tahunan rata-rata ASEAN adalah sebanyak 5,3% dengan rata-rata PDB per kapita mencapai 2,55 Triliun USD dari 0,62 Triliun USD. Selain itu, ekonomi ASEAN juga memiliki pendapatan ekonomi keenam terbesar di dunia dan ketiga terbesar di Asia. Serta populasi masyarakat ASEAN merupakan populasi terbesar ketiga di dunia pada tahun 2016 (ASEAN Secretariat 2017). Oleh karena itu, pemanfaatan kawasan Asia Tenggara dalam mewujudkan konsep kebijakan Poros Maritim Dunia Indonesia di kawasan ASEAN perlu dimaksimalkan.

Dalam penelitian ini, peneliti fokus dalam menganalisa dimensi kesejahteraan (*prosperity*) yang dalam pengaplikasiannya mendukung Visi Poros Maritim melalui pembangunan kelautan yang memberi manfaat langsung bagi kesejahteraan rakyat. Hal ini juga sejala dengan poin penjagaan dan pengelolaan sumber daya laut secara optimal untuk kepentingan rakyat, yang diasosiasikan sebagai ekonomi maritim; dan poin pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, yang diasosiasikan sebagai konektivitas maritim. Bentuk dari dimensi kesejahteraan tersebut yaitu pembangunan tol laut, *deep sea port*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Oleh karena itu, diharapkan berbagai proyek

tersebut dapat menumbuhkan kerjasama investasi dengan negara lain sehingga dapat menggerakkan perekonomian rakyat secara langsung.

Hal ini dapat dilihat dari keterlibatan Indonesia sebagai ketua IORA (*Indian Ocean Rim Association*) Periode 2015-2017 yang berupaya untuk mendorong penguatan regionalisme dibawah kerangka IORA untuk meningkatkan pengembangan ekonomi kelautan dan rute perdagangan di Samudera Hindia serta memperkuat kerjasama keamanan maritim di kawasan (P2K-OI 2016). Selain itu, Pemerintah Indonesia juga memiliki program rehabilitasi karang yaitu *Indonesian Coral Reef Garden (ICRG)* yang berfokus pada lingkungan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan memperkuat kapasitas adaptif dan memperluas tutupan lahan yang dapat berkontribusi pada pengurangan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) (Biro Komunikasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi 2022).

Oleh karena itu, permasalahan mengenai penelitian ini dengan judul “Implementasi Poros Maritim Dunia di ASEAN dalam Sektor Perekonomian Indonesia” menjadi hal yang menarik untuk dikaji oleh penulis sehingga diharapkan hal tersebut akan menambah wawasan terkait implementasi Poros Maritim Dunia Indonesia di Asia Tenggara kedepannya.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Adapun batasan masalah yang dirumuskan oleh peneliti adalah peneliti akan meneliti terkait implementasi konsep Poros Maritim Dunia Indonesia di Era

kepemimpinan Joko Widodo pada tahun 2014-2020. Maka adapun rumusan masalah yang diangkat penulis yaitu

1. Bagaimana realisasi implementasi poros maritim dunia Indonesia di ASEAN dalam sektor perekonomian Indonesia?
2. Bagaimana peluang dan tantangan Indonesia dalam merealisasikan implementasi poros maritim dunia di ASEAN dalam sektor perekonomian Indonesia?

C. Tujuan dan Kegunaan Penulisan

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk menganalisis realisasi implementasi poros maritim dunia Indonesia di ASEAN dalam sektor perekonomian Indonesia
- b. Untuk menganalisis peluang dan tantangan Indonesia dalam merealisasikan implementasi poros maritim dunia di ASEAN dalam sektor perekonomian Indonesia

2. Kegunaan Penulisan

Adapun kegunaan penulisan yang diharapkan dari penulisan ini ialah :

- a. Bagi Penulis, penelitian ini diharapkan mampu menambah pemahaman terkait Implementasi Poros Maritim Dunia di ASEAN dalam Sektor Perekonomian Indonesia.
- b. Bagi Akademisi, penulis berharap hasil penelitian ini dapat menjadi informasi dan referensi bagi mahasiswa Ilmu Hubungan Internasional

yang membahas terkait Implementasi Poros Maritim Dunia di ASEAN dalam Sektor Perekonomian Indonesia

D. Kerangka Konseptual

Untuk menjawab pertanyaan penelitian, penulis akan menggunakan konsep diplomasi maritim dan teori regionalisme.

1. Konsep Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim adalah salah satu bentuk dari diplomasi publik yang diadaptasikan oleh Indonesia dalam mencapai kepentingan nasionalnya dalam bidang kemaritiman. Kendati demikian, diplomasi maritim sebagai kerangka kebijakan dan konsep strategis merupakan perkembangan baru dalam khazanah kajian hubungan internasional pasca-Perang Dingin. Selain itu, para pembuat kebijakan luar negeri pun, baik di Indonesia maupun di kawasan Indo-Pasifik, cenderung mengartikan diplomasi maritim secara sempit—antara sebagai diplomasi perbatasan atau penggunaan *gunboat diplomacy*. Akibatnya, berbagai studi diplomasi maritim kontemporer cenderung bersifat sempit, terkotak-kotak, dan jarang menawarkan kerangka kebijakan yang implementatif dan “berguna” bagi para pembuat kebijakan (P2K-OI & CSIS 2017).

Menurut Miere, Diplomasi maritim juga dapat diartikan dengan dua cara:

- a. Digunakannya berbagai instrumen kebijakan maritim (seperti Angkatan Laut dan Penjaga Pantai) untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri (seperti *confidence building measure*) atau;
- b. Digunakannya instrumen diplomasi tradisional (melalui para diplomat) untuk menghadapi atau menyelesaikan persoalan-persoalan maritim, seperti delimitasi landas kontinen atau sengketa Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Kebanyakan studi-studi tentang diplomasi maritim fokus pada pemahaman yang pertama dan bukan yang kedua (Miere 2014).

Selain itu, diplomasi maritim juga mempunyai beberapa fungsi yang dimilikinya yaitu sebagai berikut (Miere 2014):

- a. Kooperatif, seperti misalnya *port calls*, latihan bersama;
- b. Persuasif, seperti misalnya patroli *freedom of navigation*;
- c. Koersif, sebagaimana dilihat dalam konsep “*gunboat diplomacy*”.

Diplomasi maritim sendiri berkaitan erat dengan konsep kebijakan yang dilaksanakan oleh pemerintah Indonesia yang dikenal dengan Poros Maritim Dunia (PMD). Konsep diplomasi maritim sebagai salah satu pilar PMD (dan belakangan menjadi salah satu komponen utama Kebijakan Kelautan Nasional) juga nampaknya dapat menjadi ujung tombak kebijakan luar negeri Indonesia dalam meredakan ketegangan kawasan dan memimpin pembangunan tatanan kawasan berbasis prinsip dan aturan hukum internasional (*rules-based order*) (P2K-OI & CSIS 2017).

Oleh karena itu, penulis menggunakan konsep diplomasi maritim untuk mengidentifikasi dan menganalisis mengenai realisasi implementasi poros maritim dunia Indonesia di ASEAN.

2. Teori Regionalisme

Menurut salah satu definisi paling awal oleh Joseph Nye, suatu wilayah terdiri dari "sejumlah negara bagian yang terkait oleh hubungan geografis dan oleh tingkat saling ketergantungan" (Nye 1968). Regionalisme, Nye menguraikan, hasil dari "pembentukan asosiasi antar negara bagian atau pengelompokan berdasarkan wilayah." Jadi, bagi Peter Katzenstein "wilayah dibuat secara politis (Katzenstein 2005), sedangkan Frederik Söderbaum mendefinisikan suatu wilayah sebagai "badan ide, nilai, dan tujuan konkret yang bertujuan untuk menciptakan, memelihara atau memodifikasi penyediaan keamanan dan kekayaan, perdamaian, dan pembangunan." (Soderbaum 2002).

Namun, melalui kabut konsep dan definisi akademik adalah mungkin untuk menyimpulkan bahwa semua proyek regional berbagi empat elemen penting (Tavares 2004):

- a. Geografi secara umum;
- b. Interaksi yang teratur dan intens baik di tingkat politik maupun ekonomi;
- c. Persepsi regional yang umumnya sama;
- d. Pengakuan agensi dan luar.

Di luar ini, adalah mungkin untuk dicatat bahwa regionalisme berkembang dalam hubungan dekat dengan kekuatan global dan nasional, yang dipengaruhi pada gilirannya. Terlepas dari masalah ini ada beberapa elemen penting di mana proyek regional cenderung berbeda. Secara garis besar, ini dapat dikelompokkan menjadi:

a. Ruang Lingkup Integrasi Regional

Salah satu cara paling mudah untuk membedakan proyek regional adalah sesuai dengan ruang lingkungannya. Di satu sisi, ini hanya menyangkut jumlah negara dan aktor lain yang terlibat dalam proses integrasi regional. Akibatnya, tampaknya masuk akal untuk membedakan antara beberapa kategori luas wilayah dan organisasi regional yang dapat dikelompokkan di sepanjang baris berikut (Jokela 2011):

- 1). *Micro Regions*;
- 2). *Cross-Border Regions*;
- 3). *Sub-Regions*;
- 4). *Macro-Regions*.

b. Kedalaman Integrasi Regional

Salah satu cara untuk membandingkan kedalaman berbagai proyek integrasi regional adalah dengan memanfaatkan konsep *regionness* seperti yang dikembangkan oleh Björn Hettne dan Frederik Söderbaum (Sodderbaum 2010). Konsep ini berusaha untuk menggambarkan isi regional sebagai proses yang berkembang melalui sejumlah tahap yang

berbeda ketika suatu wilayah berkembang menuju wilayah. Mereka menggambarkan lima tingkat wilayah umum yang menentukan kedalaman integrasi regional dalam ruang geografis tertentu (Jokela 2011):

- 1). *Regional Space*;
- 2). *Regional Complex*;
- 3). *Regional Society*;
- 4). *Regional Community*;
- 5). *Regional State*.

c. Fungsi Integrasi Regional

Terlepas dari berbagai macam model konseptual, sebagian besar tampaknya setuju bahwa regionalisme cenderung berkembang di sepanjang tiga dimensi: interaksi politik, interaksi ekonomi, dan identitas regional. Tingkat regionalisasi atau kewilayahan di sepanjang ketiga dimensi ini dapat bervariasi hingga tingkat yang cukup besar antara dua kutub – satu menandakan fragmentasi dan konflik, integrasi dan kerja sama lainnya (Jokela 2011).

d. Pendorong Integrasi Regional

Karakteristik lain yang menentukan yang membedakan antara berbagai proyek integrasi regional adalah pendorong integrasi. Meskipun ada kemungkinan bahwa pendorong ini berubah dari waktu ke waktu ketika masalah-masalah baru muncul ke permukaan untuk menggantikan

alasan asli untuk kerja sama ketika proses berkembang dan semakin dalam (misalnya melalui *spill-over*), dorongan awal untuk terlibat dalam kerja sama regional kemungkinan akan memiliki dampak yang cukup besar pada bentuk dan sifat regionalisme. Terlepas dari itu, tampaknya mungkin untuk membedakan antara empat pendorong yang masuk akal dari integrasi regional (Higgot 2006):

- 1). *Rationalist-Economic*;
- 2). *Legal-Political*;
- 3). *Power-Balancing*;
- 4). *Socio-Cultural*.

e. Lembaga integrasi regional

Desain kelembagaan dan prosedur pengambilan keputusan dari proses integrasi regional, akhirnya, adalah fitur utama lebih lanjut dari regionalisme. Proses integrasi regional membutuhkan lembaga yang efektif untuk mengatur dan mengatur diri mereka sendiri. Lembaga-lembaga ini mencerminkan fungsi proyek regional karena dibentuk oleh fokus khusus mereka dan kedalaman kerja sama. Perbedaan-perbedaan ini menjadi jelas dalam berbagai desain kelembagaan organisasi regional (Jokela 2011):

- 1). *Intergovernmental Institutions*;
- 2). *Administrative & Executive Bodies*;
- 3). *Dispute Resolution Mechanisms*;

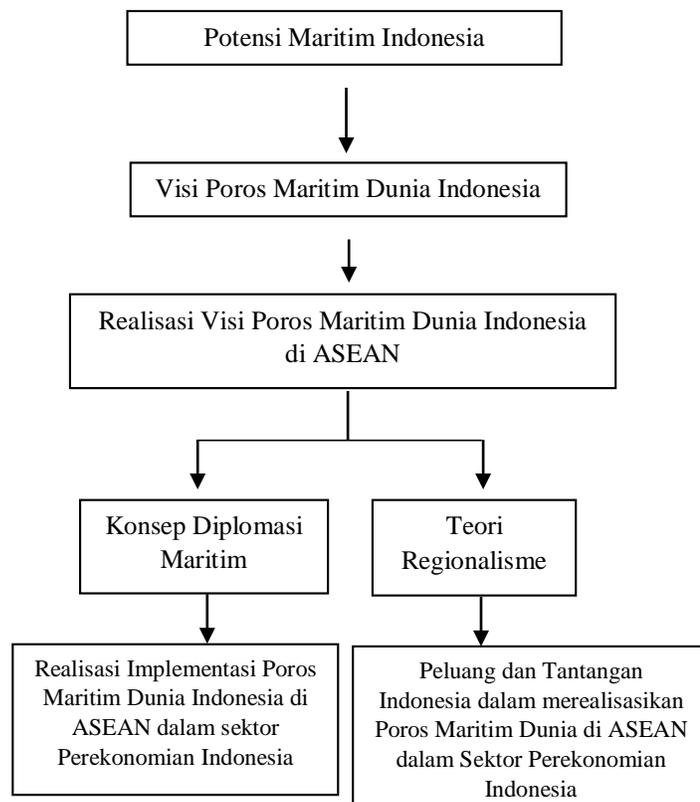
4). *Decision-Making Processes.*

Penulis menggunakan konsep ini untuk mengidentifikasi dan menganalisis mengenai peluang dan tantangan yang dihadapi Indonesia dalam merealisasikan Poros Maritim Dunia Indonesia di ASEAN dalam sektor perekonomian Indonesia.

3. Kerangka Pikir

Berkaitan dengan kerangka pikir, berikut adalah kerangka pikir dalam penelitian ini yang bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam menganalisis permasalahan dalam penelitian ini.

Bagan 1 1 Kerangka Pemikiran



Sumber: Diolah oleh Penulis

Berdasarkan tabel diatas, penelitian ini akan membahas mengenai realisasi visi poros maritim dunia Indonesia di ASEAN dalam pemerintah Joko Widodo. Dalam merealisasikan visi Poros Maritim Dunia Indonesia di ASEAN, maka terlebih dahulu Indonesia perlu menyusun berbagai upaya realisasi tersebut. Dalam menganalisis hal tersebut, maka digunakan dua teori/konsep yaitu teori regionalisme dan konsep diplomasi maritim. Teori regionalisme dan konsep diplomasi maritim digunakan untuk menganalisis realisasi Indonesia dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia Indonesia di ASEAN. Oleh karena itu, dengan menganalisis kedua hal tersebut maka akan dihasilkan jawaban dari dua rumusan masalah sebelumnya yaitu realisasi poros maritim dunia Indonesia di ASEAN dalam sektor perekonomian Indonesia, serta peluang dan tantangan Indonesia dalam merealisasikan poros maritim dunia di ASEAN dalam sektor perekonomian Indonesia.

E. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan penulis adalah kualitatif. Penulis memilih metode kualitatif karena penulis ingin menggambarkan atau mendeskripsikan tentang Implementasi Poros Maritim Dunia di ASEAN dalam Sektor Perekonomian Indonesia. Metode ini digunakan karena sesuai dengan kebutuhan penelitian, dimana penulis ingin mendeskripsikan secara keseluruhan data yang didapatkan. Metode penelitian kualitatif juga

memusatkan penelitian secara intensif kepada suatu objek tertentu dan mempelajarinya sebagai sebuah kasus.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah melalui metode *Library Research*. Dimana data-data yang dibutuhkan dalam penelitian didapat melalui berbagai sumber seperti buku, jurnal, dokumen, artikel, surat kabar, maupun dari media elektronik seperti internet.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang penulis gunakan adalah teknik analisis kualitatif. Teknik ini menganalisis permasalahan yang digambarkan berdasarkan pada fakta yang terjadi. Setelah itu, fakta tersebut dikaitkan dengan fakta yang lain sehingga mendapatkan tujuan yang diinginkan.

4. Metode Penulisan

Adapun metode penulisan yang digunakan oleh penulis adalah penulisan deduktif, dimana penulis memaparkan secara umum topik kajian atau permasalahan kemudian diakhiri dengan penarikan kesimpulan yang lebih spesifik beserta dengan hasil analisis yang telah dilakukan dan dapatkan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Diplomasi Maritim

Secara historis, diplomasi maritim berkaitan erat dengan diplomasi Indonesia yang dimana hal tersebut berkaitan dengan karakteristik negara Indonesia yang berbentuk kepulauan dan sejarahnya dengan keberhasilan Indonesia dalam memperjuangkan diplomasinya sejak direalisasikannya Deklarasi Juanda tahun 1957 (Hadiningrat 2020). Istilah diplomasi maritim pun terdiri dari dua kata yaitu diplomasi dan maritim, sebagaimana menurut Miere (2014) bahwa diplomasi adalah pengelolaan hubungan internasional dan maritim adalah manajemen hubungan internasional melalui domain maritim. Oleh karena itu, dapat dipahami bahwa apabila merujuk kepada diplomasi maritim maka akan berhubungan erat dengan pengelolaan aset kemaritiman oleh suatu negara untuk mengelola hubungan internasionalnya, dan diplomasi berjeniskan maritim selaras dengan negara yang memiliki hubungan sinergis dengan maritim, salah satunya adalah Indonesia.

Terdapat tiga kategorisasi dalam diplomasi maritim, Miere (2014) menekankan tiga jenis diplomasi maritim yaitu kooperatif, persuasif, dan koersif. Diplomasi maritim kooperatif (*cooperative maritime diplomacy*), bertujuan untuk membangun pengaruh atau *soft power* dan kepercayaan satu sama lain. Diplomasi ini merupakan kegiatan diplomasi yang melibatkan kerjasama dalam praktiknya, dan seringkali digunakan untuk membangun koalisi, membantu sekutu melalui

pengembangan kapasitas dan pelatihan, mempererat hubungan antara sekutu, serta membangun sikap saling percaya. Bentuk dari diplomasi ini terdiri dari beberapa bentuk seperti *humanitarian assistance* (HA) atau *Disaster Response* (DR), *goodwill visit* atau kunjungan persahabatan, latihan gabungan (*training and joint exercise*) hingga operasi maritim gabungan (*joint maritime security operations*). Adapun *goals* yang diharapkan dari diplomasi maritim kooperatif adalah *soft power/influence building*, *confidence-building measures*, dan *coalition building*.

Mengenai diplomasi maritim persuasif (*persuasive maritime diplomacy*), Miere (2014) menekankan bahwa diplomasi ini bertujuan untuk menguatkan pihak lain terhadap kekuatan nasional suatu negara dengan memperlihatkan kekuatan angkatan lautnya atau demonstrasi kekuatan militer, serta untuk meningkatkan prestise internasional. Adapun mengenai diplomasi maritim koersif (*coercive maritime diplomacy*) atau disebut *gunboat policy* yang bertujuan untuk membangun kekuatan militer, akses maritim global, mencapai tujuan militer, menakut-nakuti target, mengamankan kepentingan nasional negara di perairan dan memenangkan pertikaian, yang dilakukan melalui penggunaan instrumen kekuatan militer maritim seperti kapal perang dan blokade maritim, serta mengubah perilaku negara lain yang dianggap merugikan kepentingan nasional suatu negara. Miere (2014) menekankan bahwa diplomasi ini merupakan salah satu fungsi negara, juga sebagai instrumen pemerintah dalam menunjukkan ancaman dalam rangka mencapai tujuan politik, mengamankan kepentingan, menghindari

kerugian didalam situasi perselisihan internasional atau dalam situasi perselisihan dengan negara lain..

Membahas mengenai diplomasi maritim koersif, Perez (2015) menekankan bahwa terdapat beberapa unsur dan tipe dalam memahami diplomasi maritim koersif. Berkenaan dengan unsur atau elemen dari diplomasi koersif, terdapat empat elemen yaitu:

1. Tuntutan, (*demand*),
2. Cara yang digunakan untuk mencapai situasi yang mendesak atau penting (*the means used for creating a sense of urgency*),
3. Ancaman hukuman jika tidak dipenuhi (*the threatened punishment for noncompliance*), dan
4. Kemungkinan penggunaan insentif (*possible use of incentives*).

Selain dari beberapa unsur diatas, terdapat pula beberapa tipe diplomasi maritim koersif sebagaimana menurut Perez (2015) yaitu:

1. *Ultimatum*,
2. *Tactic ultimatum*,
3. *Try & see approach*,
4. *Gradual turning of the screw*, dan
5. *Carrot and stick approach*

Selain daripada ketiga kategori dari diplomasi maritim, terdapat pula tiga dimensi dari diplomasi maritim yaitu dimensi kedaulatan (*sovereignty*), dimensi keamanan (*security*), dan dimensi kesejahteraan (*prosperity*).

Mengenai dimensi kedaulatan (*sovereignty*), dimensi ini bertujuan untuk menjaga kedaulatan politik dan keutuhan wilayah Indonesia. Dalam realisasinya, terdapat pengarahannya untuk penguatan hukum dan perjanjian maritim, percepatan penyelesaian perundingan perbatasan, penguatan pertahanan dan ketahanan maritim, serta peningkatan pembangunan wilayah maritim (Kemlu RI 2016).

Adapun mengenai dimensi keamanan (*security*), dimensi ini bertujuan untuk mendukung terciptanya stabilitas keamanan di perairan Indonesia dan terhindarnya dari berbagai sumber ancaman yang berpotensi mengganggu keamanan dan kepentingan nasional, bahkan keamanan kawasan. Hal ini dapat diidentifikasi sebagai *illegal fishing*, pembajakan, terorisme, pencemaran laut, dan aktivitas ilegal lainnya.

Selain daripada kedua dimensi sebelumnya, terdapat pula dimensi kesejahteraan (*prosperity*). Dimensi ini dapat pula disebut sebagai diplomasi ekonomi kelautan. Diplomasi ini merupakan aktualisasi dari peran negara dalam mendukung Visi Poros Maritim yang dapat memberikan manfaat bagi kesejahteraan rakyat melalui pembangunan kelautannya yang meliputi pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim seperti tol laut, *deep sea port*, dukungan dalam distribusi logistik, industri perkapalan dan pariwisata maritim. Urgensi dari aspek kemaritiman itu sendiri pun telah diperkuat oleh Miere, yang terfokuskan kedalam empat domain kekuatan maritim yaitu diplomasi maritim, keamanan maritim, search and rescue, dan alat untuk perang (Zaman 2020).

Terakhir, mengenai elemen penting dalam Poros Maritim Dunia, terdapat lima elemen penting yaitu budaya maritim, infrastruktur maritim, sumber daya kelautan, diplomasi maritim serta keselamatan dan pertahanan maritim. Namun perlu diketahui bahwa diplomasi maritim Indonesia dilakukan dalam ranah bilateral, regional, nasional dan global dengan berbagai bentuk kegiatan dan strateginya masing-masing (Hadiningrat 2020).

B. Teori Regionalisme

Regionalisme merupakan istilah yang seringkali disebutkan apabila merujuk kepada suatu wilayah tertentu dan hubungannya dengan karakter wilayah, masyarakat dan budaya yang melekat didalamnya. Selain daripada istilah regionalisme, terdapat pula berbagai istilah lainnya yang merujuk kepada istilah wilayah yaitu *region*, regionalisme, dan regionalisasi. *Region* dapat dipahami sebagai suatu unit geografis yang bersifat independen, dan diidentifikasi sebagai sebuah negara; hasil interaksi dari setiap unit negara di wilayah tersebut kemudian membentuk suatu regionalisme yaitu kebijakan bersama dengan persetujuan anggota unit-unit dalam suatu wilayah atau kawasan. Adapun proses yang terjadi diantara interaksi antarnegara yang melekat di suatu kawasan atau wilayah tersebut disebut sebagai regionalisasi atau suatu aktivitas sosial dan ekonomi yang tidak terfokus dan terlalu formal dalam suatu wilayah, atau dinamika dalam proses interaksi antara aktor negara dan non negara yang terjadi dalam wilayah yang berdekatan maupun tidak berdekatan namun membentuk satu identitas politik atau ekonomi yang khusus (Syahdani 2021).

Menurut Syahdani (2021), regionalisme adalah suatu kebijakan atau peraturan yang mana aktor negara dan non negara melakukan kerja sama dan koordinasi strategi dalam suatu wilayah regional. Pemahaman regionalisme sebagai fenomena dapat diamati dari fenomena perkembangan globalisasi yang terjadi dalam beberapa dekade terakhir dan tidak terlepas dari dinamika politik internasional. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi berkembangnya regionalisme dimana pada mulanya regionalisme terbentuk akibat hadirnya rivalitas dua negara yaitu Amerika Serikat dan Uni Soviet yang berakibat pada terbentuknya dua kutub hegemon dunia, sehingga regionalisme yang terbentuk tidak terlepas dari pengaruh keamanan dan politik. Pasca runtuhnya Uni Soviet, regionalisme pun bertransformasi dan semakin terhubung satu sama lain akibat berkembangnya fenomena globalisasi dan kerjasama antar negaram, serta perkembangan teknologi yang semakin pesat (Mahendra 2017).

Milner (1999) mengemukakan bahwa regionalisme terbentuk dalam suatu proses panjang. Secara historis, regionalisme telah berkembang dan dapat diklasifikan kedalam beberapa gelombang dimana gelombang pertama (1880an – awal 1900an) ditandai dengan sentralisasi aktivitas di kawasan eropa baik melalui faktor ekonomi maupun perdagangan yang berfokus kepada era perang dunia pertama hingga krisis ekonomi eropa; kemudian gelombang kedua ditandai dengan efek krisis eropa (*great depression*) sehingga melahirkan kebijakan proteksionis hingga pada munculnya wacana perdagangan kawasan akibat gagalnya perdagangan multilateral. Hal tersebut kemudian dilanjut dengan gelombang

ketiga yang ditandai dengan meningkatnya perdagangan internasional yang mulai menyebar dan terjadi di berbagai kawasan seperti eropa barat, asia timur hingga bermunculannya blok-blok perdagangan di beberapa kawasan. Hingga pada akhirnya berada pada gelombang keempat yang ditandai dengan munculnya kerjasama-kerjasama ekonomi antar negara berkembang, penguatan investasi asing serta penguatan kerjasama multilateral melalui bantuan lembaga multilateral.

Adapun menurut Fawcet (2012), perkembangan regionalisme dapat diidentifikasi dan diklasifikasikan kedalam dua bentuk yaitu regionalisme lama (*old regionalism*) dan regionalisme baru (*new regionalism*). Regionalisme lama berorientasi ke dalam dan lebih mengarah kepada kerjasama regional yang dilakukan oleh negara-negara dengan level yang sama yang disebabkan oleh proses politik, sedangkan regionalisme baru berorientasi ke luar dan berintegrasi dengan negara-negara yang bervariasi yang disebabkan oleh proses ekonomi. Artinya, regionalisme lama berkaitan hubungan antar negara yang erat dengan aspek politik yang kuat dimana hal tersebut dipengaruhi oleh kondisi dan situasi politik internasional yang terkonsentrasi pada dua kutub ideologi yaitu ideologi demokrasi dan komunisme. Adapun regionalisme baru erat kaitannya dengan fenomena globalisasi kontemporer dan perdagangan internasional yang kuat dimana hubungan antar negara tidak didominasi oleh aspek politik yang kental, melainkan dipengaruhi oleh aspek ekonomi yang kental.

Adapun menurut Syahdani (2021), regionalisme dapat diklasifikasikan kedalam tiga gelombang dengan penjelasan sebagaimana berikut.

Gelombang pertama (1945-1965), gelombang pertama dilatarbelakangi dengan berakhirnya perang dunia II serta pembentukan organisasi internasional yang baru. Terdapat tiga jenis utama lembaga regional dalam gelombang pertama yaitu lembaga yang bersifat multiguna, aliansi keamanan, dan institusi ekonomi. Ciri khas dari regionalisme gelombang pertama adalah kurangnya perhatian pada multilateralisme antar negara, sebab corak yang terlihat dari periode ini adalah regionalisme hanya tercerminkan dalam bentuk kepentingan, keamanan dan *power*, serta terbatasnya pembentukan institusi regional yang jelas.

Gelombang kedua (1965-1985), gelombang kedua ditandai dengan ketidakpuasan atas institusi yang dianggap gagal dengan fokus pada keamanan yang dibawa oleh negara berkembang dengan jangkauan pada kawasan sub-regional. Ciri khas dari periode ini adalah adanya berbagai upaya dalam meningkatkan kebutuhan dan kerjasama dari wilayah tertentu/regionalisme tersebut. Hal ini dapat diindikasikan adanya perubahan fokus dari aspek pertahanan keamanan menjadi aspek ekonomi.

Gelombang ketiga (1985-sekarang), gelombang ketiga seringkali juga disebut sebagai regionalisme baru yang ditandai dengan berakhirnya perang dingin sehingga terjadi perubahan besar-besaran sehingga regionalisme menjadi lebih beragam dan kompleks dan dapat diidentifikasi sebagai respon atas transisi politik, ekonomi, dan keamanan pasca perang dingin. Ciri khas dari gelombang ketiga adalah terbentuknya keragaman bentuk dan organisasi. Adapun secara khusus terdiri dari beberapa karakteristik yaitu (i) terdiri dari beragam model, struktur,

serta proses pembangunan wilayah, (ii) melibatkan kemitraan antara negara maju dan berkembang, (iii) bervariasi dalam tingkat institusionalisasinya, (iv) bersifat multidimensi dan adanya pengaburan antara ekonomi dan politik, serta (v) mencerminkan, membentuk dan membutuhkan konstruksi rasa identitas kewilayahan (*regional identity*).