

BAB II

KEBIJAKAN MARITIM INDONESIA

Pada bab ini akan membahas mengenai kebijakan wilayah perairan Indonesia dari Era Orde Lama, Orde Baru, hingga Orde Reformasi untuk melihat bagaimana perkembangan dari kondisi wilayah perairan Indonesia. Selanjutnya, bab ini juga akan membahas mengenai visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Visi ini telah menjadi tujuan utama sejak diumumkan pada tahun 2014, dilanjutkan dengan membahas mengenai kekuatan Maritim Tiongkok, mengingat Tiongkok telah tumbuh menjadi salah satu kekuatan maritim yang diperhitungkan di dunia dan kerja sama Indonesia – Tiongkok dalam bidang maritim, untuk melihat secara umum bagaimana kerja sama Indonesia dan Tiongkok terjalin dalam bidang maritim.

2.1. Kebijakan Wilayah Perairan Indonesia

Kebijakan wilayah perairan Indonesia di setiap periodenya mengalami perubahan. Hal ini disebabkan oleh adanya peraturan baru yang diadopsi oleh Indonesia mau pun adanya perubahan-perubahan yang terjadi. Maka dari itu, penting untuk mengetahui kebijakan wilayah perairan Indonesia dari Indonesia merdeka hingga saat ini. Terlebih lagi, Indonesia merupakan negara maritim, di mana wilayah perairan Indonesia lebih besar daripada wilayah daratan yang dimiliki oleh Indonesia.

2.1.1 Kebijakan Wilayah Perairan Indonesia Era Orde Lama

Sejak awal Indonesia merdeka, Pemerintah Indonesia telah menyadari bahwa kondisi geografis Indonesia sangat strategis dan unik terutama di kawasan Asia Tenggara. Indonesia yang terdiri banyak pulau yang wilayahnya meliputi Sabang hingga Merauke membuat Indonesia kemudian dikenal sebagai negara maritim. Sempat terdapat sebuah perdebatan mengenai apakah Indonesia adalah negara maritim atau negara agraris. Jika melihat kepada kondisi Indonesia, Indonesia lebih tepat disebut sebagai negara maritim. Hal ini merujuk kepada wilayah Indonesia yang terdiri dari 70% lautan dan 30% daratan. Wilayah lautan terdiri dari garis pantai yang lebih dari 99.000 Km. Luasnya wilayah perairan Indonesia membuat Indonesia menjadi negara yang memiliki potensi besar di bidang kelautan dan perikanan.³³

Periode pertama di Orde Lama, tepatnya pada tahun 1945-1949, Pemerintahan Soekarno-Hatta ketika terjadi masalah internal sert eksternal pada dunia maritim. Secara internal, masalah yang dihadapi oleh Pemerintah Indonesia tahun 1945-1949 antara lain yaitu minimnya referensi pembangunan maritim yang menyebabkan kurang optimalnya identifikasi masalah-masalah kemaritiman, instabilitas keamanan serta terbatasnya elemen yang ada pada kekuatan laut. Adanya batasan pada elemen kekuatan laut hingga instabilitas keamanan. Selanjutnya, secara eksternal, masalah yang dihadapi antara lain dominasi perusahaan pelayaran asing di perairan Indonesia, melemahnya kedaulatan maritim Indonesia akibat adanya Rezim Hukum Laut (TZMKO 1939) serta penguasaan

³³A. Dillenia et al., *Sejarah Dan Politik Maritim Indonesia*, Amafrad Press, vol. 1, 2019.

wilayah maritim Indonesia oleh militer negara asing yang mana sebelah barat oleh Angkatan Laut Inggris, dan sebelah timur oleh Angkatan Laut Australia serta Belanda.³⁴

Periode kedua, tahun 1950-1959 merupakan masa pemerintah Indonesia berupaya membangun konsep negara maritim. Adapun upaya yang dilakukan yaitu membentuk ALRI yang berkualitas modern dan profesional, pengembangan pendidikan dan armada niaga, membentuk Kementerian Perhubungan Laut dengan memperjuangkan Wawasan Nusantara lewat Konvensi Hukum Laut Internasional.³⁵

Di dalam Orde Lama, ada sebuah deklarasi yang kemudian menentukan wilayah perairan dari Republik Indonesia. Deklarasi ini kemudian dikenal dengan nama Deklarasi Djuanda yang mana pada 13 Desember 1957 Perdana Menteri Indonesia, Djuanda Kartawidjaja mengumumkannya. Awalnya kawasan maritim Indonesia menggunakan perundangan era kolonial Hindia Belanda bernama *Teritoriale Zeeenen Maritime Kringen Ordonantie* 1939 (TZMKO 1939). Isi peraturan TZMKO adalah menentukan kawasan maritim Indonesia sejauh 3 mil dari perairan yangmana lokasinya mengelilingi tiap pulau dengan kemungkinan bisa dilewati atau dilintasi oleh kapal asing.³⁶ Akibatnya, akses untuk kapal asing yang melintas atau berlayar sangat bebas berada di wilayah

³⁴Laila Amalia Khaerani, "Kemaritiman Era Sukarno," *Historia*, 2023, <https://historia.id/politik/articles/kemaritiman-era-sukarno-D8o0R/page/1>.

³⁵Khaerani.

³⁶Annisa, "Deklarasi Djuanda: Mengenai Sejarah Dan Isinya," Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2023, <https://fahum.umsu.ac.id/deklarasi-djuanda/>.

maritim Indonesia terutama pada wilayah Laut Makassar, Laut Banda serta Laut Jawa.³⁷

Sementara itu, isi dari Deklarasi Djuanda adalah menetapkan batas wilayah maritim Indonesia sejauh 12 mil berasaskan di garis dasar yang mana menyatukan titik terluar kawasan NKRI atau sering disebut dengan nama "*Pointto Point Theory*." Untuk mendukung deklarasi ini maka dikeluarkanlah PERPU No. 4/1960 pada 16 Februari 1960 sehingga luas wilayah maritim Indonesia bertambah sejumlah 3,9 juta km², menjadi 5,9 juta km².³⁸ Perdana Menteri Djuanda membutuhkan keberanian yang besar untuk mengatakan bahwa wilayah laut Indonesia tidak sebatas pada zona yang diatur dalam TZMKO 1939 serta Indonesia merupakan negara kepulauan. Wilayah maritim Indonesia meliputi di dalam, di antara dan di sekitar Kepulauan Indonesia.³⁹

Deklarasi Djuanda ini membutuhkan waktu yang panjang dan perjalanan yang berliku-liku sebelum akhirnya diakui oleh dunia. Di dalam pengukuhan Deklarasi Djuanda ini, Indonesia mendapatkan banyak tentangan dari negara lain yang sudah maju seperti Amerika Serikat dan Australia, di mana Indonesia harus siap menghadapi tentangan tersebut. Dengan kepiawaian diplomasi yang diteruskan oleh Dr. Hasyim Djalala dan Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja, Deklarasi Djuanda ini akhirnya diakui dan ditetapkan dalam Konvensi Hukum Laut

³⁷ITS, "Deklarasi Djuanda Dalam Sejarah Nusantara," ITS, 2019, <https://www.its.ac.id/news/2019/12/15/deklarasi-djuanda-dalam-sejarah-nusantara/>.

³⁸Annisa, "Deklarasi Djuanda: Mengenai Sejarah Dan Isinya."

³⁹ITS, "Deklarasi Djuanda Dalam Sejarah Nusantara."

PBB atau yang lebih dikenal sebagai United Nation Convention on Law of the Sea (UNCLOS) pada tahun 1982.⁴⁰

Deklarasi Djuanda ini sendiri memiliki beberapa poin penting yang kemudian menentukan kondisi perairan Indonesia pada Orde Lama. Poin-poin tersebut adalah:

1. Deklarasi memvalidasi bahwasanya Indonesia ialah negara kepulauan yangmana mempunyai ciri khas tersendiri.
2. Kepulauan Nusantara ialah satu kesatuan sejak dahulu kala.
3. Ordonansi tahun 1939 yang memecah belah kesatuan wilayah Indonesia tak sesuai akan deklarasi berikut.

Deklarasi Djuanda dibuat dengan tujuan antara lain adalah sebagai berikut:

1. Berwujud wilayah Kesatuan Republik Indonesia utuh serta bulat.
2. Menetapkan batasan kawasan NKRI sebagaimana asas negara kepulauan.
3. Melaksanakan pengaturan lalu lintas pelayaran damai guna penjaminan keamanan serta keselamatan NKRI.⁴¹

Deklarasi Djuanda tidak menjadi satu-satunya momentum yang penting di dalam menentukan wilayah perairan Indonesia di masa Orde Lama. Pada periode ketiga, di tahun 1960-1967, upaya pemerintah Soekarno dilakukan dengan mewujudkan empat kementerian maritim pada Kabinet Dwikora, memperkuat

⁴⁰ITS.

⁴¹Annisa, "Deklarasi Djuanda: Mengenai Sejarah Dan Isinya."

pertahanan maritim serta mengembangkan industri maritim dan armada niaga.⁴²

Pada tahun 1963,

Presiden Soekarno juga mengatakan bahwa akan membangun Republik Indonesia sebagai negara yang kuat, makmur, damai, serta menguasai lautan yang disampaikan melalui pidatonya pada *National Maritime Convention*.⁴³ Presiden Soekarno memiliki tekad untuk menjadikan Indonesia sebagai negara yang berjaya di dalam titel negara maritim. Lebih lanjut, Presiden Soekarno mengatakan bahwa “*Kita sekarang satu persatu, seorang demi seorang harus yakin bahwa Indonesia tidak bisa menjadi negara yang kuat, sentaisa, sedjahtera, djikalau kita tidak menguasai pula samudera, djikalau kita tidak kembali menjadi satu bangsa samudera, djikalau kita tidak kembali menjadi satu bangsa bahari, bangsa pelaut sebagai kita kenal di zaman bahari itu.*” Di masa itu, Indonesia hanya memiliki wilayah sebatas Hindia Belanda, Borneo Utara, Timor, Papua, Malaka serta kepulauan sekelilingnya. Pembagian wilayah ini merupakan hasil yang di dapatkan dari sidang Badan Usaha-Usaha Persiapan Kemerdekaan Indonesia (BPUPKI) pada Juli 1945.⁴⁴

Dari penuturan Bung Karno, Bung Karno telah memusatkan perhatiannya pada maritim Indonesia.⁴⁵ Sehingga, dapat dikatakan bahwa kondisi perairan Indonesia berkembang dengan pesat dari semenjak Indonesia merdeka hingga berakhirnya era Orde Lama. Soekarno beserta kabinetnya telah

⁴²Khaerani, “Kemaritiman Era Sukarno.”

⁴³Dillenia et al., *Sejarah Dan Politik Maritim Indonesia*.

⁴⁴Khaerani, “Kemaritiman Era Sukarno.”

⁴⁵Dillenia et al., *Sejarah Dan Politik Maritim Indonesia*.

memperjuangkan posisi kelautan Indonesia dan menaruh perhatian yang besar kepada maritim Indonesia meskipun dilakukan secara bertahap mengingat Indonesia merupakan negara yang baru merdeka dan masih membutuhkan banyak adaptasi dengan dunia internasional serta banyaknya tantangan yang diterima oleh Indonesia pada masa Orde Lama.

2.1.2 Kebijakan Wilayah Perairan Indonesia Era Orde Baru

Terdapat sebuah perubahan yang cukup signifikan mengenai fokus Indonesia ketika terjadi perubahan dari era kepemimpinan Orde Lama ke era Orde Baru. Sejalan dengan perubahan tersebut maka Indonesia juga berganti menjadi sebuah negara *continental oriented* di masa Orde Baru. Setidaknya perubahan ini bisa diindikasikan dari tiga faktor penyebab di masa lalu yang masih berdampak pada era Orde Baru, yakni: Adanya seruan Kerajaan Mataram Islam yang menyuruh penduduknya untuk menjauhi laut dan menetap di darat, adanya program tanam paksa bagi pribumi pada zaman penjajahan Belanda serta propaganda pada masa Orde Baru tentang Indonesia yang merupakan negara agraris sehingga melupakan usaha Bung Karno dalam membangun Indonesia sebagai negara maritim.⁴⁶

Masa Orde Baru membuat Indonesia hanya fokus pada pembangunan di darat sebagai citra negara agraris. Pemerintah Indonesia membuat Program Revolusi Hijau sebagai langkah utama pembangunan tersebut. Memang, Orde Baru fokus membangun infrastruktur tetapi fokus pada pembangunan infrastruktur darat sehingga infrastruktur laut kurang diperhatikan seperti pelabuhan hanya ada di

⁴⁶Dillenia et al.

pulau besar yang mengakibatkan kapal kebutuhan logistik kesulitan untuk menjangkau seluruh daerah di Indonesia.⁴⁷

Meskipun di era Orde Baru tidak begitu fokus dengan perairan Indonesia, namun terdapat beberapa negosiasi yang terjadi antara Indonesia dan negara-negara tetangga mengenai batas landas kontinen. Seperti misalnya, di tahun 1970-an Indonesia dan Australia sepakat atas dua segmen landas kontinen. Segmen pertama ditandatangani pada 18 Mei 1971 yang berisikan segmen Laut Arafura sepanjang 530 mil laut sedangkan segmen kedua ditandatangani pada 9 Oktober 1972 yang berisikan segmen Laut Timor. Selanjutnya, Indonesia juga melakukan kerja sama dengan India untuk menyepakati batasan landas kontinen dan ZEE. Adapun batasan landas kontinen yang dimaksud ada di dekat sekitar Laut Andaman sebagai pemisah Pulau Sumatera dengan Kepulauan Nikobar atau dinamakan *Great Channel*. Batas batas wilayah perairan ini dinyatakan dalam Perjanjian Delimitasi yang di tandatangi pada 8 Agustus 1974 dan 14 Januari 1977 dengan dua segmen wilayah perairan. Segmen pertama sepanjang 48 mil laut metode *equidistance*. Segmen kedua wilayah perairan diluaskan menuju arah barat daya sejauh 160 mil laut sera ke arah timur laut sepanjang 86 mil laut.⁴⁸

Selain itu, Indonesia juga memiliki perbatasan maritim dengan Thailand, di mana kedua negara berbatasan landas kontinen di Selat Malaka. Persetujuan delimitasi pertama kali ditandatangani pada 17 Desember 1971 secara

⁴⁷Dillenia et al.

⁴⁸Sandy Nur Ikfal Raharjo, "Tinjauan Buku Menegosiasikan Batas Wilayah Maritim Indonesia Dalam Bingkai Negara Kepulauan," *Masyarakat Indonesia* 41, no. 2 (2015): 227.

bilateral. Segmen sepanjang 89 mil laut sepakat dengan menggunakan prinsip *equidistance*.⁴⁹

Salah satu hal yang menonjol mengenai kondisi perairan Indonesia di era Orde Baru adalah bagaimana Pemerintah Indonesia di era ini berhasil untuk mewujudkan konsep negara kepulauan yang diakui dalam UNCLOS pada tahun 1982. Indonesia mempunyai landasan kontinen yakni “dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal dari lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggir luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut.” Penjelasan tersebut tercantum dalam UNCLOS 1982 pasal 76 yang artinya Indonesia mempunyai landasan kontinen serta hak eksklusif guna mengeksplorasi landasan kontinen beserta SDA. Jika negara tak melakukan eksplorasi tersebut maka tidak ada pihak yang bisa mengeksplorasinya tanpa persetujuan negara yang bersangkutan.

Tidak hanya itu, dengan diterimanya Deklarasi Djuanda mengenai posisi Indonesia sebagai negara kepulauan di era Orde Baru membuat Indonesia dapat mengklaim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sejauh maksimal 200 mil laut atas garis pangkal yang mana dimanfaatkan guna menafsirkan lebar laut teritorial. Pada akhirnya, Indonesia memiliki kedaulatan ZEE, kedaulatan eksplorasi serta pengelolaan SDA eksploitasi sumber daya alam maritim serta konservasi serta

⁴⁹Raharjo.

pengelolaan SDA hayati dan non hayati yang berada pada dasar laut dan di atasnya, tanah, produksi energi angin, air, dan arus.⁵⁰

Untuk menanggapi disahkannya Deklarasi Djuanda di dalam UNCLOS 1982 ini, Indonesia kemudian menerbitkan Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 mengenai ZEE Indonesia. Di dalam UU ini, Indonesia tidak hanya mengakomodasi hak berdaulat, melainkan hak yurisdiksi pada penciptaan serta pemanfaatan pulau buatan. Pun juga hal tersebut tak sama akan laut teritorial yangmana seluruhnya ada di kedaulatan Indonesia, ZEE selanjutnya menjamin adanya kebebasan pelayaran serta penerbangan Indonesia juga dipasangnya kabel dan pipa bawah laut sebagaimana prinsip-prinsip hukum internasional yang berlaku, di mana tiap aktivitas eksplorasi dan/atau eksploitasi ekonomi hendaknya memperoleh izin dari Pemerintah Indonesia atau berasaskan kesepakatan internasional instansi Pemerintah Indonesia.⁵¹

Meskipun di era Orde Baru Pemerintah Indonesia lebih mengedepankan citra negara agraris, namun hal tersebut tak serta merta membuat pemerintah melupakan kondisi laut yang dimilikinya. Hal ini terbukti dari adanya negosiasi mengenai batas-batas dengan berbagai negara serta Indonesia yang terus memperjuangkan Deklarasi Djuanda untuk mendapatkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang pada akhirnya membentuk batas laut Indonesia.

⁵⁰Raharjo.

⁵¹Raharjo.

2.1.3 Kebijakan Wilayah Perairan Indonesia Era Reformasi (1998 – Sekarang)

Era reformasi merupakan era di mana Indonesia kembali melihat ke arah laut. Di era reformasi berikut berita informasi kemaritiman kembali marak, khususnya tatkala pemerintahan Presiden Joko Widodo yang mana memiliki visi untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Hal yang menjadi tantangan yakni belum terselesaikannya delimitasi perbatasan di kawasan maritim. Isu delimitasi ini sendiri pada akhirnya menjadi kian kompleks, terdapat 3 jenis batasan kawasan maritim, yakni batas laut teritorial, batas landas kontinen, serta batas zona ekonomi eksklusif.⁵²

Transisi dari era Orde Baru menuju era Reformasi telah memberikan kesempatan bagi semua pihak untuk melakukan peninjauan ulang atas kebijakan nasional dengan berkomitmen kembali pada kesadaran sebagai negara maritim. Ketika Indonesia dipimpin di era reformasi, pemerintah menyadari perlunya ada perubahan orientasi pembangunan bangsa Indonesia dari orientasi daratan (*land based orientation*) ke orientasi kelautan (*ocean based orientation*).⁵³

Di era reformasi, Pemerintah Indonesia menghadapi banyak sekali permasalahan mengenai sengketa wilayah. Konflik ini tidak serta merta terjadi di era reformasi, namun ada beberapa yang sudah terjadi dalam waktu yang lama

⁵²Raharjo.

⁵³Moch Salim, "Dinamika Kebijakan Kelautan Dan Perikanan Kabupaten Rembang Pada Masa Reformasi Dan Otonomi Daerah Tahun 1998 - 2008," *Jurnal Sejarah Citra Lekha* XVII, no. 1 (2013): 67–84, https://ejournal.undip.ac.id/index.php/cilekha/article/view/6878%0Ahttp://eprints.undip.ac.id/23807/1/MOCH._SALIM.pdf.

namun baru mencapai penyelesaian di era reformasi. Seperti misalnya, sengketa wilayah antara Indonesia dan Malaysia yang berkaitan dengan klaim dua pulau di perbatasan Kalimantan Timur. Dua pulau yang dimaksud ialah pulau yang berada di Selat Makassar, yakni Sipadan dan Ligitan. Sengketa wilayah ini sudah berlangsung sejak tahun 1967 dan pada akhirnya di tahun 2002, Mahkamah Internasional memutuskan bahwa kepemilikan Pulau Sipadan dan Ligitan merupakan milik Malaysia. Perubahan kepemilikan ini tentu saja berpengaruh terhadap kondisi perairan Indonesia, di mana adanya pengurangan wilayah perairan karena adanya perubahan kepemilikan.⁵⁴

Selain itu juga terdapat sengketa antara Indonesia dan Filipina yang kemudian diselesaikan dengan mengimplementasikan *Border Crossing Agreement*. Indonesia dan Filipina bersengketa di Mangas, di mana Miangas merupakan pulau terluar Indonesia yang terletak di antara perbatasan Indonesia dan Filipina. Indonesia dan Filipina kemudian menyetujui keputusan Arbitrase Internasional bahwa Pulau Miangas merupakan pos lintas batas di pihak Indonesia.⁵⁵

Indonesia juga pernah mengalami sengketa dengan Singapura mengenai batas laut teritorial. Permasalahan ini muncul ketika UNCLOS mulai berlaku, sehingga mengakibatkan peraturan-peraturan sebelumnya tidak lagi berlaku dan memberikan dampak signifikan pada perkembangan hukum laut

⁵⁴Issha Harruma, "Sengketa-Sengketa Perbatasan Di Indonesia," Kompas.com, 2022, <https://nasional.kompas.com/read/2022/06/04/01150091/sengketa-sengketa-perbatasan-di-indonesia?page=all>.

⁵⁵Sitti Navisah Muhidin, "Penyelesaian Sengketa Perbatasan Yang Ditinjau Melalui Implementasi Border Crossing Agreement Antara Indonesia-Filipina (Studi Kasus Pulau Miangas, Sulawesi Utara)," *TRANSBORDERS: International Relations Journal* 2, no. 2 (2019): 108.

internasional. Permasalahan batas laut teritorial diantara Indonesia dengan Singapura muncul ketika Singapura melangsungkan reklamasi pantai di kawasannya, maka adanya perubahan garis pantai menuju arah laut (ke arah perairan Indonesia) dinilai besar. Juga melalui reklamasi tersebut, Singapura sudah mengelaborasi beberapa pulauanya dijadikan daratan luas. Hal tersebut dijadikan alasan perlu diadakannya suatu perjanjian diantara Indonesia dengan Singapura guna menyelesaikan permasalahan terkait batasan lautnya. Jika tak dilaksanakan demikian, Singapura akan mengklaim batas lautnya berdasarkan garis pangkal terbaru dengan alasan garis pangkal lama sudah tidak dapat diidentifikasi. Setelah melalui perundingan yang panjang dan melelahkan, akhirnya kedua negara sepakat melangsungkan perjanjian batas laut teritorial di segmen barat berlaku sejak 30 Agustus 2010.⁵⁶

Sengketa wilayah yang terbaru dan sangat panas hingga saat ini adalah sengketa wilayah Indonesia dengan Tiongkok di Laut Natuna Utara. Pada awalnya, sengketa ini bermula di Laut Tiongkok Selatan antara Tiongkok, Brunei, Filipina, Vietnam, Taiwan dan Malaysia. Namun, pada akhirnya sengketa ini memberikan dampak pada Indonesia, di mana Laut Natuna Utara termasuk pada kawasan yurisdiksi ZEE Indonesia, serta tindakan agresif dari *claimant state* yang berupaya

⁵⁶Umami Yusnita, "Penyelesaian Batas Laut Teritorial (Studi Kasus Batas Laut Teritorial Segmen Barat Indonesia Dengan Singapura)," *Justice Voice* 1, no. 1 (2022): 45–52, <https://doi.org/10.37893/jv.v1i1.111>.

mempertahankan klaim akan Laut Tiongkok Selatan berikut mengganggu ZEE Indonesia.⁵⁷

Jika ditelusuri, sengketa wilayah ini bermula dari Laut Tiongkok Selatan dengan sumber daya melimpah, yakni cadangan minyak, kekayaan alam, juga hasil laut. Hal ini kemudian membuat Filipina, Vietnam, Malaysia dan Brunei mendayagunakan Laut Tiongkok Selatan menjadi penunjang perekonomiannya dalam kurun masa beberapa abad. Permasalahan datang ketika Tiongkok melakukan klaim atas Laut Tiongkok Selatan dengan mengatakan bahwa Tiongkok memiliki kepemilikan sebanyak 95% di perairan tersebut. Aktivitas Tiongkok ini pada akhirnya mengusik Laut Natuna Utara pun muncul beberapa kali, mulai dari kapal ikan asal Tiongkok yangmana melangsungkan penangkapan ikan tanpa izin hingga kapal perang Tiongkok masuk di wilayah Laut Natuna Utara.⁵⁸

Indonesia sudah berulang kali mengirimkan peringatan terhadap aktivitas Tiongkok di Laut Natuna Utara, seperti ketika Tiongkok melakukan pengeboran minyak. Hanya saja, sejauh ini tidak ditemukan penyelesaian permasalahan perbatasan antara Tiongkok dan Indonesia perihal Laut Natuna Utara, sehingga dilaksanakan kegiatan berunding. Perundingan tersebut tak mencapai resolusi bersama, tetapi isu kian keruh sebab Indonesia menolak memvalidasi *nine dash line*, juga di sisi Tiongkok, Tiongkok menolak validasi yurisdiksi ZEE

⁵⁷Bernadine Grace Alvania Manek, "Strategi Pertahanan Udara Indonesia: Kasus Sengketa Laut Natuna Utara," *Jurnal Lemhannas RI* 11, no. 2 (2023): 23–29, <https://doi.org/10.55960/jlri.v11i2.431>.

⁵⁸Bernadine Grace Alvania Manek.

Indonesia pada Laut Natuna Utara.⁵⁹ Permasalahan ini terus berlangsung hingga saat ini.

Di sisi lain, tak hanya permasalahan sengketa wilayah yang menjadi perhatian Pemerintah Indonesia, melainkan juga visi Presiden Joko Widodo yang menginginkan Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Sehingga, kondisi perairan Indonesia di era reformasi ini pada akhirnya diwarnai dengan banyak hal. Di satu sisi, terdapat berbagai sengketa wilayah, baik itu yang sudah selesai maupun yang masih berlanjut hingga saat ini, dan tujuan Indonesia untuk menjadi negara maritim dengan Poros Maritim Dunia.

2.2. Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Presiden Joko Widodo telah lama membayangkan Indonesia sebagai titik tumpu maritim global. Visi ini diartikulasikan selama pidatonya di KTT Asia Timur ke -9 (EAS) pada 13 November 2014, di Nay Pyi Taw, Myanmar. Di bawah kepemimpinannya, berbagai program maritim diprakarsai oleh pemerintah untuk menerjemahkan visi ini menjadi kenyataan. Pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) No. 16/2017 perihal kebijakan maritim Indonesia untuk memandu perumusan program dan kebijakan maritim. Dokumen nasional ini berfungsi sebagai instrumen untuk menyinkronkan upaya semua pemangku kepentingan guna meraih tujuan Indonesia menjadi titik tumpu maritim global. Untuk mengimplementasikan Perpres No. 16/2017, Kementerian Koordinasi untuk Urusan Maritim mengadakan pertemuan koordinasi nasional tentang urusan

⁵⁹Bernadine Grace Alvania Manek.

maritim di Taman Mini Indonesia Indah (TMII), Jakarta Timur, pada 4 Mei 2017. Selama acara ini, Presiden Joko Widodo membagikan suatu panduan memberikan panduan Tentang Kebijakan Maritim untuk 2018.

Pencapaian program prioritas di sektor maritim juga dilaporkan, termasuk mengurangi waktu tinggal dan biaya logistik di pelabuhan, meningkatkan pemanfaatan sumber daya alam, dan memajukan pariwisata melalui penunjukan Area Prioritas Strategis Nasional (KSPN). Selain itu, upaya dilakukan untuk mengurangi kesenjangan harga di Indonesia timur melalui keberhasilan implementasi program tol laut, seperti yang dilaporkan oleh Penjabat Wakil untuk Menteri Koordinasi Maritim Ridwan Djamaluddin. Pertemuan Koordinasi Nasional bertujuan untuk menyelaraskan visi pemerintah pusat serta otoritas lokal perihal merumuskan program juga kebijakan kerja maritim untuk mempercepat realisasi misi Indonesia sebagai titik tumpu maritim global.⁶⁰

Pengembangan titik tumpu maritim melibatkan lima pilar: membina budaya maritim Indonesia, melindungi laut dan sumber daya laut, memprioritaskan infrastruktur dan pengembangan konektivitas maritim, memperkuat diplomasi maritim, dan meningkatkan kemampuan pertahanan maritim. Selain itu, peraturan presiden mencakup rencana aksi dengan target yang jelas, jadwal, dan pihak yang bertanggung jawab, berfungsi sebagai kerangka kerja implementasi untuk lima pilar pengembangan maritim. Mengingat posisi strategis Indonesia, faktor geografis, dan

⁶⁰PDSI KOMINFO, "Bumikan Visi Indonesia Poros Maritim Dunia, Kemenko Kemaritiman Gelar Rakornas," Website Resmi Kementerian Komunikasi dan Informatika RI, 2018, http://index.php/content/detail/9614/bumikan-visi-indonesia-poros-maritim-dunia-kemenko-kemaritiman-gelar-rakornas/0/artikel_gpr.

kondisi sosial-ekonomi, negara ini memainkan peran penting perihal penyebab adanya stabilitas politik, perekonomian, serta lingkungan regional juga internasional. Sehingga, arah kebijakan maritim yang jelas sangat penting, menurut Ridwan, untuk memastikan kebijakan maritim dan kelautan Indonesia secara efektif berkontribusi pada stabilitas regional dan global.

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki potensi besar untuk menjadi titik tumpu maritim global. *Global Maritime Spectrum* bertujuan untuk membangun Indonesia menjadi negara maritim utama, kuat, serta makmur dengan merebut kembali identitasnya sebagai negara maritim, mengamankan kepentingan juga keamanan maritim, dan memanfaatkan berpotensi maritim guna meraih kesetaraan ekonomi di Indonesia. Menuju menjadi titik tumpu maritim global, perjalanan Indonesia melibatkan pengembangan proses maritim lintas infrastruktur, politik, aspek sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. Menegakkan kedaulatan perairan kepulauan Indonesia, merevitalisasi sektor ekonomi maritim, memperkuat dan mengembangkan konektivitas maritim, merehabilitasi kerusakan lingkungan, melestarikan keanekaragaman hayati, dan meningkatkan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia maritim adalah program utama perihal perwujudan Indonesia menjadi puncak maritim global. Ketika mengimplementasikan Indonesia menjadi titik tumpu maritim global, Presiden Joko Widodo telah menguraikan lima pilar utama.⁶¹

⁶¹PDSI KOMINFO, "Menuju Poros Maritim Dunia," Website Resmi Kementerian Komunikasi dan Informatika RI, 2022, http://content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata.

1. membangun kembali budaya maritim Indonesia.
2. Komitmen untuk melindungi dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus pada membangun kedaulatan makanan maritim melalui pengembangan industri perikanan, dengan nelayan sebagai andalan.
3. Komitmen untuk mempromosikan infrastruktur maritim dan pengembangan konektivitas dengan membangun jalan raya laut, pelabuhan laut, logistik, pembuatan kapal, dan pariwisata maritim.
4. Diplomasi maritim yang mengundang semua mitra Indonesia untuk berkolaborasi di sektor maritim.
5. Pembangunan kekuatan pertahanan maritim.

Aspirasi serta agenda pemerintah Joko Widodo-Jusuf Kalla nantinya dijadikan fokus Indonesia di abad ke-21. Indonesia dijadikan titik tumpu maritim global, sebuah pasukan yangmana menavigasi dua lautan menjadi bangsa maritim makmur dan berpengaruh. Ketika melindungi visi laut masa depan negara serta menyokong misi Nawacita yangmana dipercayakan oleh Presiden Joko Widodo, Kementerian Urusan Maritim dan Perikanan (KKP) terus menyokong pertumbuhan di sektor maritim serta perikanan melalui banyak kebijakan. Kebijakan KKP diterjemahkan ke dalam tiga misi pilar: kedaulatan, keberlanjutan, dan kesejahteraan: kedaulatan: kemerdekaan pada pengelolaan serta mendayagunakan sumber daya kelautan juga perikanan melalui perkuatan kemampuan nasional untuk menegakkan hukum laut guna meraih kedaulatan ekonomi, melalui monitoring manajemen sumber daya laut serta fisika dan fasilitas untuk mencapai kedaulatan

ekonomi, melalui pengawasan kelautan dan fisika sumber daya fisika sumber daya kedaulatan Mariner dan fisika (SDKP) dan sistem karantina ikan, kontrol kualitas, keamanan produk perikanan, keamanan biologis ikan. Keberlanjutan: Mengadopsi konsep ekonomi biru pada pengelolaan serta perlindungan sumber daya laut juga perikanan secara bertanggung jawab dengan prinsip-prinsip ramah lingkungan untuk meningkatkan produktivitas, lewat perencanaan tata ruang laut; manajemen keanekaragaman hayati laut; keberlanjutan sumber daya serta upaya ketika menangkap perikanan dan akuakultur; dan memperkuat daya saing produk kelautan juga perikanan. Kesejahteraan: pengelolaan sumber daya laut dan perikanan ditujukan demi kemakmuran kalangan kemasyarakatan, melalui pengembangan kapasitas SDM serta pemberdayaan masyarakat; juga berkembangnya inovasi sains dan teknologi kelautan dan perikanan.

Untuk menguatkan identitas maritimnya, Indonesia telah melakukan pemberantasan penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (IUU) dan pengembangan ekonomi laut dan laut. Pemberantasan penangkapan ikan IUU dijadikan prioritas khusus bagi pemerintah guna perlindungan sumber daya laut dan perikanan. Kesuksesan dalam mencegah serta memberantas penangkapan ikan ilegal disebabkan oleh implementasi pengawasan atas mengelola serta memanfaatkan sumber daya laut dan perikanan. Indonesia menawarkan pemandangan alam yang luas dan kelimpahan SDA pada banyak sektor yakni agraria, makanan, energi, maritim, yangmana bisa didayagunakan. Manajemen dan pemanfaatan sektor maritim harus dilakukan secara bertanggung jawab untuk melindungi kedaulatan, keberlanjutan, kesejahteraan Republik Indonesia.

Indonesia memiliki potensi signifikan untuk memantapkan dirinya sebagai sumbu maritim global. Namun, beberapa tantangan perlu ditangani dalam mengembangkan sektor maritimnya. Peluang utama termasuk sumber daya laut yang berlimpah, posisi geografis strategis, kehadiran jalur pelayaran internasional, serta berpotensi pariwisata maritim menarik. Sebaliknya, tantangan termasuk infrastruktur dan teknologi yang tidak memadai, kekurangan sumber daya manusia kompeten, problematika keamanan maritim, serta minimnya ketepatan kebijakan guna mengatur sektor maritim. Untuk menghadapi tantangan-tantangan ini, dukungan serta kuatnya komitmen dibutuhkan bantuan instansi pemerintahan, kemasyarakatan serta seluruh pemangku kepentingan relevan. Pemerintah hendaknya bisa memaksimalkan investasi di sektor maritim serta menguatkan pengaturan guna mengatasi masalah keamanan maritim, sementara juga mempromosikan pengembangan teknologi dan sumber daya manusia yang ahli di sektor maritim. Pun juga, lembaga kemasyarakatan berperan aktif pada berkembangnya, sektor maritim, misal pada promosi pariwisata maritim serta menampilkan banyaknya produk kelautan Indonesia di pasar internasional.

Melalui memaksimalkan peluang serta mengatasi ketersediaan tantangan, Indonesia bisa muncul sebagai sumbu maritim global kuat, berkontribusi secara signifikan terhadap kemajuan ekonomi serta sosial. Selain itu, pemerintah harus memaksimalkan investasi di sektor maritim, yakni infrastruktur, pengembangan teknologi, pelatihan tenaga kerja, serta keamanan maritim. Kolaborasi dengan sektor swasta, termasuk perusahaan kecil dan menengah (UKM), harus didorong guna pengembangan produk juga layanan berdasarkan

potensi kelautan Indonesia. Kekurangan sumber daya manusia ahli adalah tantangan dihadapi oleh Indonesia menjadi poros maritim global. Sehingga, upaya harus dilaksanakan untuk meningkatkan kompetensi sumber daya manusia yangmana andil pada sektor maritim, melalui pendidikan formal serta training yangmana berfokus pada berkembangnya keterampilan di sektor maritim.⁶²

Indonesia, yang dikenal sebagai negara maritim, menawarkan salah satu wilayah maritim terbesar di dunia. Awalnya, mengikuti proklamasi kemerdekaan, batas -batas maritim Indonesia melekat pada *teritoriale Zeeen Maritieme Ordonantie* tahun 1938, membatasi jangkauan maritimnya menjadi hanya 3 mil laut yang diukur dari gelombang terendah di setiap pantai pulau. Mengingat sifat kepulauan Indonesia, ini terbukti merugikan integritas teritorialnya. “*Hence, efforts persisted to consolidate Indonesia as a unified entity, notably through the Declaration of Djuanda in 1957. The crux of the Djuanda Declaration was the expansion of Indonesia's territorial waters to 12 nautical miles, measured from the baseline connecting the outer most points of Indonesia's islands.*” Deklarasi ini diabadikan dalam Undang-undang No.4/PRP tahun 1960 tentang perairan Indonesia, mendefinisikan batas maritim Indonesia secara komprehensif. Ini menggambarkan perairan Indonesia ke laut teritorial, perairan teritorial memanjang 12 mil laut, dan perairan pedalaman yang meliputi daerah di dalam garis dasar. Deklarasi Djuanda mengkatalisasi awal konsep pandangan

⁶²Fardhal Virgiawan Ramadhan and Ade Chaerul, “Peluang dan Tantangan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia: Perspektif Politik Internasional” TUTURAN-VOLUME 1, NO. 3, AGUSTUS 2023 (2023): 262–72.

kepulauan, mengonseptualisasikan laut bukan sebagai penghalang tetapi sebagai konektor, integral dari kesatuan Indonesia sebagai keadaan kepulauan.

Deklarasi ini dengan gigih menganjurkan internasional untuk mengamankan pengakuan dan penguatan hukum untuk perairan teritorial Indonesia. Setelah advokasi yang berlarut-larut, Deklarasi Duanda memperoleh pengakuan internasional selama Konvensi PBB tentang Hukum Laut di Jamaika pada tahun 1982. PBB menegaskan wilayah maritim Indonesia, yang mengakui komponen-komponennya seperti Laut Teritorial, batas landas kontinental, dan zona ekonomi eksklusifnya (ZEE). Pengakuan ini memperkuat perbatasan maritim Indonesia, menggarisbawahi statusnya sebagai negara maritim dengan kontrol kedaulatan atas domain maritimnya yang luas. Singkatnya, perjalanan Indonesia menuju mengkonsolidasikan batas-batas maritimnya, dari ketentuan terbatas peraturan 1938 hingga penggambaran yang luas di bawah Deklarasi Djuanda, mencerminkan komitmennya untuk melindungi kepentingan maritimnya dan menegaskan statusnya sebagai negara maritim di panggung global.⁶³

Wilayah perairan Indonesia mencakup laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Laut teritorial Indonesia memiliki lebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Dengan luas wilayah perairan sekitar 6,32 juta km², yang mencakup sekitar 62% dari total luas wilayahnya, Indonesia menegaskan potensi besar dalam hal sumber daya kelautan

⁶³Vanya Putri, "Pembagian Wilayah Laut Indonesia beserta Penjelasannya Halaman all," KOMPAS.com, August 27, 2022, <https://www.kompas.com/skola/read/2022/08/27/120000569/pembagian-wilayah-laut-indonesia-beserta-penjasannya>.

dan perikanan. Pembagian wilayah perairan Indonesia juga mencakup zona ekonomi eksklusif, laut teritorial, dan batas landasan kontinen.⁶⁴ Zona ekonomi eksklusif (ZEE) Indonesia, sesuai dengan hukum laut internasional, membentang hingga 200 mil laut dari garis pangkal kepulauan. Di dalam ZEE ini, Indonesia memiliki hak khusus untuk mengeksplorasi, mengeksploitasi, dan mengelola sumber daya alam laut, termasuk ikan, gas alam, dan mineral. Sementara itu, laut teritorial merupakan wilayah yang berbatasan langsung dengan daratan Indonesia dan memiliki regulasi yang ketat terkait dengan kedaulatan dan keamanan. Selain itu, batas landasan kontinen menetapkan batas-batas dari dasar laut yang merupakan perpanjangan geologis dari daratan Indonesia. Hal ini memiliki implikasi penting dalam menetapkan hak eksplorasi dan eksploitasi Indonesia atas sumber daya alam di dasar laut yang kaya akan potensi mineral dan hidrokarbon.

Melalui pengaturan wilayah perairan yang komprehensif, termasuk pembagian ALKI, Indonesia memastikan bahwa kedaulatan maritimnya terjaga dengan baik, sementara mempromosikan keamanan, keberlanjutan, serta pendayagunaan optimal sumber daya kelautan dan perikanan. Dengan demikian, langkah-langkah ini tidak hanya mencerminkan kepentingan nasional Indonesia tetapi juga kontribusi nyata negara ini dalam konteks hukum laut internasional dan pelestarian lingkungan laut secara global.

⁶⁴JDIH KEMENKO Bidang Kemaritiman dan Investasi, “Wilayah Perairan Indonesia,” 2023, <https://jdih.maritim.go.id/en/wilayah-perairan-indonesia>.

a. Wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

ZEE adalah wilayah maritim yang signifikan yang memanjang hingga 200 mil laut dari garis dasar negara pantai. Di dalam zona ini, Negara Pesisir memegang hak khusus untuk mengeksplorasi, mengeksploitasi, dan mengelola sumber daya alam yang ditemukan di kolom air, dasar laut, dan tanah di bawah tanah. Indonesia, yang mematuhi pedoman yang ditetapkan oleh Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) dan Deklarasi Djuanda, telah menetapkan batas-batas ZEE. Zona ekonomi eksklusif ini memberikan otoritas tunggal Indonesia untuk mengelola dan memanfaatkan sumber daya alam yang kaya dalam yurisdiksinya, termasuk perikanan, cadangan minyak dan gas, dan mineral. Penting untuk dicatat bahwa negara-negara asing tidak memiliki hak apa pun atas sumber daya di dalam ZEE Indonesia. Penggambaran ini berfungsi sebagai aspek penting dari kebijakan maritim Indonesia, memastikan kedaulatan atas sumber daya lautnya dan berkontribusi pada pembangunan ekonomi dan keberlanjutan negara.⁶⁵

Di ZEE Indonesia, terdapat beragam produk yang dihasilkan. Potensi perikanan yang melimpah menghasilkan berbagai produk seperti udang, cumi-cumi, dan berbagai jenis ikan laut serta produk turunannya seperti tepung ikan dan minyak ikan. Selain itu, sumber daya alam laut lainnya seperti minyak dan gas bumi serta mineral dari dasar laut juga ditemukan di ZEE Indonesia. Kekayaan sumber

⁶⁵Widhia Arum Wibawana, "Apa yang Dimaksud dengan ZEE: Pengertian, Sejarah, Manfaat ZEE," *detiknews*, 2022, <https://news.detik.com/berita/d-6190946/apa-yang-dimaksud-dengan-zee-pengertian-sejarah-manfaat-zee>.

daya alam laut ini memberikan kontribusi signifikan dalam sektor perikanan dan sumber daya alam, serta berperan penting dalam perekonomian negara. Dengan potensi yang dimilikinya, ZEE Indonesia menjadi landasan penting dalam mengelola dan mengoptimalkan potensi laut, menjaga kedaulatan sumber daya laut, dan menjamin keberlanjutan perekonomian negara.⁶⁶

b. Pengaturan Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Pengaturan Kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan langkah strategis untuk menjaga stabilitas negara berdasarkan hukum laut nasional dan internasional. ALKI memiliki peran yang sangat penting dalam mengatur lalu lintas pelayaran, baik nasional maupun internasional, mengingat Indonesia terletak di persilangan dua samudra dengan dua benua. ALKI juga mengatur lintas kapal-kapal asing melalui perairan nasional, yang akan berdampak pada negara pengguna, negara pantai, dan negara di tepi selat. Berdasarkan Undang-Undang No. 6 Tahun 1996, ALKI didefinisikan sebagai alur laut yang ditetapkan untuk pelaksanaan pelayaran dan penerbangan yang dapat digunakan oleh kapal atau pesawat udara. Semua kapal dan pesawat udara asing yang ingin melintas ke utara atau ke selatan diharuskan melewati ALKI. Pembagian ALKI bertujuan untuk menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Langkah pengaturan ALKI adalah upaya nyata Indonesia dalam memastikan keamanan maritim dan keselamatan pelayaran di wilayah perairan

⁶⁶Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, "Potensi Besar Perikanan Tangkap Indonesia," Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, March 4, 2016, <https://setkab.go.id/potensi-besar-perikanan-tangkap-indonesia/>.

yang strategis ini. Dengan demikian, ALKI menjadi landasan penting dalam menjamin keberlanjutan aktivitas pelayaran dan keamanan laut di wilayah Indonesia yang luas dan berpotensi strategis.⁶⁷

2.3. Kekuatan Maritim Tiongkok

Jika membicarakan mengenai kekuatan maritim, maka kekuatan maritim Tiongkok saat ini tengah mendapatkan perhatian dunia mengingat perkembangan kekuatan maritimnya yang sangat pesat dari tahun ke tahun. Perkembangan kekuatan maritim Tiongkok ini kemudian telah menjadikan Tiongkok sebagai salah satu negara yang diperhitungkan di dalam bidang maritim dan mendatangkan banyak keuntungan bagi Tiongkok di dalam mencapai kepentingannya serta membuat negara-negara lain berpikir ulang untuk mengancam maritim Tiongkok.

Jika melihat ke belakang, lebih tepatnya pada tahun 1980-an, Tiongkok di bawah kepemimpinan Deng Xiaoping, dan kemudian dilanjutkan oleh para pemimpin Republik Rakyat Tiongkok lainnya, Tiongkok telah membuka diri terhadap dunia, berkembang berdasarkan ekonomi pasar dengan karakteristik Tiongkok, dan karena alasan ekonomi, komersial, serta sejarah, Tiongkok sekali lagi menoleh ke laut. Tanpa berhenti menjadi kekuatan kontinental (daratan), Tiongkok mulai berkembang sebagai kekuatan maritim dalam semua aspeknya hingga 40 tahun kemudian menjadi “kekuatan maritim yang besar” dengan

⁶⁷Barzah Latupono, Adonia Ivonne Laturette, and Richard M Waas, “Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Pattimura Ambon,” Jurnal Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Pattimura Ambon, Volume 22. Nomor 1. Bulan Januari – Juni 2016 (2016).

pengaruh yang sangat besar di seluruh dunia. Saat ini, kekuatan maritim Tiongkok hampir setara dengan Amerika Serikat, di mana kekuatan maritim Amerika Serikat merupakan yang terbesar dan telah menjadi hegemoni selama 80 tahun terakhir.⁶⁸

Menilik kepada pernyataan di atas, konsistensi Tiongkok untuk menjadi kekuatan maritim kembali ditegaskan pada tahun 2012, ketika Kongres ke-18 Partai Komunis Tiongkok (PKT), di mana Presiden Hu Jintao yang saat itu tidak lagi menjabat membuat seruan yang jelas agar Tiongkok menjadi kekuatan maritim terkemuka. Pencantuman dalam laporan kongres tentang perlunya menjaga kepentingan maritim Tiongkok, dan tujuan untuk menjadi kekuatan maritim utama, menempatkan masalah ini di jantung agenda kebijakan PKT pada masa itu. Hu kemudian mengidentifikasi empat elemen kunci untuk kemajuan di bidang ini; kemampuan untuk mengeksploitasi sumber daya laut; pengembangan ekonomi maritim; pelestarian lingkungan laut; dan perlindungan kepentingan serta hak-hak maritim.⁶⁹

Terdapat motivasi yang kuat di balik keinginan Tiongkok untuk meningkatkan kekuatannya. Motivasi ini didasarkan pada situasi strategis Tiongkok, yang telah berubah secara dramatis selama 20 tahun terakhir. Sejak tahun 1990-an, kepentingan ekonomi dan keamanan Tiongkok di daerah-daerah di luar wilayah pesisir dan lepas pantainya telah berkembang pesat. Kekuatan ekonomi Tiongkok secara keseluruhan, serta pentingnya kepentingan di luar negeri telah menjadi keharusan bagi Tiongkok untuk meningkatkan kekuatannya.

⁶⁸Abel Romero Junquera, "The Rise of China as a Superpower," *IEEE.ES* 58 (2023): 1–23.

⁶⁹Junquera.

Kekuatan maritim ini merupakan hal yang penting bagi strategi pembangunan nasional Tiongkok, bagi kesejahteraan rakyat, menjaga kedaulatan nasional, dan peremajaan bangsa Tiongkok.⁷⁰

Pada tahun 2013, tak lama setelah menjabat sebagai presiden, Xi Jinping kemudian memberikan sebuah anjuran bahwa Tiongkok harus menjadi “kekuatan maritim yang benar-benar besar,” di mana ini tidak hanya untuk mengkonsolidasikan dominasi maritim Tiongkok, tetapi juga sebagai bagian dari strategi nasional yang dirancang untuk mengaitkan isu-isu militer dengan kepentingan strategis yang berkaitan dengan kedaulatan, legitimasi rezim, dan kekuatan politik besar. Pada bulan Juli 2013, dalam sebuah sesi Direktorat Politik Komite Sentral CPC, Xi mengirimkan pesan yang jelas bahwa Tiongkok harus melindungi “hak dan kepentingan maritimnya,” dan bahwa untuk melakukannya, Tiongkok harus mengembangkan rencana yang sesuai, selalu dalam kerangka kerja yang damai, dan tidak boleh meninggalkan hak dan kepentingan yang dianggap sah. Hal yang ingin Xi capai dengan meningkatkan kekuatan militer Tiongkok ialah memajukan pengembangan dan eksploitasi sumber daya di wilayah yang dianggap memiliki hak kedaulatan, seperti Laut China Selatan, mencari kerja sama yang bersahabat dan saling menguntungkan dengan negara-negara lain, menggunakan cara-cara damai dan negosiasi untuk menyelesaikan perselisihan, dan berusaha untuk menjaga perdamaian serta stabilitas.⁷¹

⁷⁰Michael Mcdevitt, *Becoming a Great Maritime Power: A Chinese Dream*, Cna, 2016.

⁷¹Junquera, “The Rise of China as a Superpower.”

Dengan keinginan Hu serta Xi yang kemudian didukung oleh peningkatan perekonomian Tiongkok yang sangat pesat, tak ayal bahwa keinginan keduanya berjalan sebagai mana yang telah direncanakan. Untuk lebih memahami kekuatan maritim Tiongkok, ada baiknya untuk memahami apa yang Tiongkok maksudkan di dalam meningkatkan kekuatan maritimnya. Dalam konteks Tiongkok, kekuatan maritim mencakup lebih dari sekadar kekuatan angkatan laut, tetapi juga menghargai pentingnya memiliki angkatan laut kelas dunia. Persamaan kekuatan maritim mencakup pasukan penjaga pantai yang besar dan efektif; armada kapal dagang dan armada penangkapan ikan kelas dunia; kapasitas pembuatan kapal yang diakui secara global; serta kemampuan untuk memanen atau mengekstraksi sumber daya maritim yang penting secara ekonomi, terutama ikan.⁷²

Dengan definisi kekuatan maritim dan visi yang telah ada, maka visi kekuatan maritim Tiongkok tak pelak lagi mengarah pada penilaian bahwa Tiongkok membutuhkan pertahanan laut yang kuat – angkatan laut yang “kuat” dan pasukan penegak hukum maritim yang “canggih.” Dengan begitu, Tiongkok tidak memulai pencarian kekuatan maritim dengan selembar kertas kosong. Dalam beberapa waktu yang akan datang, Tiongkok akan benar-benar mengukuhkan posisinya sebagai angkatan laut kedua terkuat di dunia. Saat ini, Tiongkok sudah menjadi pemimpin dunia dalam pembuatan kapal, dan memiliki industri perikanan terbesar di dunia. Kelautan dagangnya berada di peringkat pertama atau kedua

⁷²Mcdevitt, *Becoming a Great Maritime Power: A Chinese Dream*.

dalam hal jumlah kapal yang dimiliki oleh warga negara. Tiongkok juga memiliki jumlah kapal penjaga pantai terbesar di dunia.⁷³

Sejatinya, kekuatan maritim sendiri merupakan istilah yang relatif. Meskipun demikian, Tiongkok, bisa dibilang, sudah menjadi aktor maritim yang penting menurut beberapa ukuran tradisional kekuatan maritim. Tiongkok memiliki angkatan laut yang semakin memumpuni dan “berevolusi untuk memenuhi berbagai misi, termasuk konflik dengan Taiwan, penenggakan klaim maritim, dan perlindungan kepentingan ekonomi serta misi kontra-pembajakan dan kemanusiaan. Pada tahun 2015, 2 sampai 3 tahun setelah keinginan Hu dan anjuran Presiden Xi, setidaknya Angkatan Laut PLA memiliki:

- 2 kapal induk
- 26 kapal perusak
- 52 kapal fregat
- 20 kapal korvet
- 59 kapal selam diesel-listrik
- 9 kapal selam nuklir
- 85 kapal patroli bersenjata rudal modern
- 56 kapal amfibi

⁷³Mcdevitt.

- 42 kapal perang ranjau
- Lebih dari 50 kapal bantu utama, dan;
- 400 kapal bantu kecil serta kapal-kapal lainnya.⁷⁴

Melihat apa yang dimiliki oleh Angkatan Laut PLA menjustifikasi bahwa Tiongkok benar-benar serius di dalam meningkatkan kemampuan maritimnya. Sebagian besar kapal utama PLAN adalah desain terbaru, dan Tiongkok mempertahankan program pembuatan kapal laut yang sangat aktif. Tak hanya itu, Tiongkok juga sudah memiliki kemampuan yang kuat dalam aspek sipil kekuatan maritim. Sehingga, peningkatan kekuatan maritim Tiongkok ini tidak hanya didukung dari modernisasi persenjataannya saja, melainkan kesiapan dari sumber daya manusia Tiongkok untuk mewujudkan visi mengenai peningkatan kekuatan maritim Tiongkok ini.⁷⁵

Di setiap tahunnya, Tiongkok dengan konsisten terus meningkatkan kemampuan maritimnya. Peningkatan kekuatan maritim Tiongkok ini hingga menghadirkan sejumlah pertanyaan mengenai kemampuan Barat untuk memproyeksikan kekuatan dan kekuasaan ke dalam medan yang diperebutkan seperti Selat Taiwan karena Barat akan rentan terhadap serangan dari daratan Tiongkok. Di Indo-Pasifik sendiri, Tiongkok telah mengembangkan kemampuan untuk melawan proyeksi kekuatan Amerika Serikat. Jika terjadi invasi ke Taiwan oleh Tiongkok, kapal perang Barat akan bergantung pada rudal dan pesawat tak

⁷⁴Thomas J Bickford, "Haiyang Qiangguo: China as a Maritime Power," 2016, 1–38.

⁷⁵Bickford.

berawak berbasis darat Tiongkok. Selain itu, jika berbicara mengenai kekuatan, basis kekuatan rezim Tiongkok jauh lebih bergantung pada rantai pasokan dan nilai global – di mana hal ini dapat dijelaskan bahwa Tiongkok merupakan negara dagang. Sehingga, Beijing tidak memiliki kepentingan untuk berkontribusi pada tatanan maritim yang tidak stabil.⁷⁶

Tiongkok tidak ingin mengganggu tatanan maritim global, melainkan ingin memimpinya. Untuk itu, Tiongkok kemudian mengembangkan kekuatan angkatan lautnya, termasuk kemampuan proyeksi seperti kapal induk. Namun, pada saat yang sama, Tiongkok menggunakan aset komersial dan keuangannya untuk secara damai – meskipun juga secara proaktif – untuk memperluas kekuatan maritimnya. Tiongkok telah berinvestasi di pelabuhan dan terminal Eropa – seperti di Belgia, Yunani, Belanda, dan Polandia – melalui usaha swasta. Di tempat lain, di Laut China Selatan, Beijing telah menguasai seni mengaburkan batas-batas antara sarana dan tujuan sipil, militer, dan hukum – yang mana hal ini kemudian didefinisikan sebagai taktik “zona abu-abu.” Di laut, hal ini melibatkan penggunaan pemangku kepentingan komersial – seperti industri perikanan Tiongkok – untuk membenarkan kehadiran penjaga pantai atau angkatan laut yang tegas, dan hukum atas wilayah maritim yang diklaim memiliki kepentingan ekonomi dan geopolitik.⁷⁷

Rasanya tak adil jika tidak membahas mengenai jaringan proyeksi kekuatan maritim Tiongkok jika membahas mengenai perkembangan kekuatan

⁷⁶Basil Germond, “Maritime Power Shapes the World Order – and Is Undergoing a Sea Change,” *The Conversation*, 2024, <https://theconversation.com/maritime-power-shapes-the-world-order-and-is-undergoing-a-sea-change-222081>.

⁷⁷Germond.

maritim Tiongkok. Per tahun 2021, Tiongkok telah melakukan pengerahan terhadap radar, platform rudal anti-kapal dan anti-rudal udara, serta pesawat tempur Tiongkok ke pos-pos terdepan di Laut China selatan, di mana ini tujuannya untuk memperluas kemampuan dalam memproyeksikan kekuatan di perairan yang jauh dari pantai Tiongkok. Melalui kemampuan pulaunya, Tiongkok telah mengoperasikan empat pos besar dengan landasan pacu sepanjang 10.000 kaki di wilayah sengketa Laut China Selatan, seperti di Pulau Woody, Terumbu Karang Fiery Cross, Terumbu Karang Mischief, dan Terumbu Karang Subi.⁷⁸

Tak hanya itu, Tiongkok telah mengerahkan aset militer yang cukup besar ke pulau-pulau ini, termasuk rudal anti-kapal HQ-9 dan rudal anti-kapal YJ-12B, fasilitas pengindraan dan komunikasi, dan hanggar yang mampu menampung transportasi militer, patroli dan pesawat tempur. Jangkauan operasional pesawat tempur Tiongkok seperti J-15 dari pulau-pulau ini, secara teori, cukup jauh. Namun pada kenyataannya, pesawat tempur hanya dapat beroperasi secara efektif dalam jangkauan radar dan platform pengindraan yang tersedia. Tanpa cakupan radar eksternal, mereka memiliki kemampuan yang terbatas terhadap lingkungan mereka.⁷⁹

Pesawat peringatan dan kontrol dini dari udara (AEW&C), seperti KJ-500 yang diketahui beroperasi dari pulau-pulau tersebut, memberikan cakupan radar yang lebih besar daripada sensor berbasis darat. KJ-500 yang ditunjukkan di

⁷⁸Asia Maritime Transparency Initiative, "By Air, Land, and Sea: China's Maritime Power Projection Network," Asia Maritime Transparency Initiative, 2021, <https://amti.csis.org/power-projection-network/>.

⁷⁹Asia Maritime Transparency Initiative.

atas *Subi Reef*, dapat mendeteksi target permukaan hingga 200 mil laut dan target terbang tinggi di ketinggian 25.000 kaki hingga 388 mil laut. Kapal induk Tiongkok sendiri dapat beroperasi dengan tetap menjaga jarak 400 mil laut yang aman dari lapangan terbang yang saat ini tersedia untuk digunakan. Selain itu, senjata yang diluncurkan dari pesawat tempur dapat menyerang hingga 950 mil laut dari lapangan udara Tiongkok.⁸⁰ Kemampuan militer Tiongkok yang semakin modern ini tentu sangat menyokong target Tiongkok di dalam meningkatkan kemampuan maritimnya.

Peningkatan kekuatan maritim Tiongkok yang sangat masif ini nyatanya mendapatkan perhatian yang luar biasa besar dari berbagai negara, seperti misalnya dari Amerika Serikat. Intelijen Amerika Serikat mengatakan bahwa peningkatan kekuatan maritim Tiongkok dari hari ke hari ini sudah mengalami perkembangan namun sangat mengkhawatirkan di kawasan laut. Dikatakan bahwa Tiongkok sudah mencapai kesetaraan, bahkan melebihi Amerika Serikat pada beberapa sektor modernisasi militer. Area yang dilampaui oleh Tiongkok ini sendiri meliputi penciptaan kapal, rudal balistik serta jelajah konvensional basis darat, serta sistem pertahanan udara terintegrasi. Tiongkok telah memiliterisasi fitur-fitur yang disengketakan di Laut China Selatan, serta pengembangan kekuatan rudal paling besar di lingkup dunia.⁸¹

⁸⁰Asia Maritime Transparency Initiative.

⁸¹International Kontan, "Intelijen AS: Bikin Khawatir, Kekuatan Maritim China Kian Meningkat Dari Hari Ke Hari," International Kontan, 2021, <https://internasional.kontan.co.id/news/intelijen-as-bikin-khawatir-kekuatan-maritim-china-kian-meningkat-dari-hari-ke-hari?page=all>.

2.4. Kerja sama Indonesia – Tiongkok dalam Bidang Maritim

Sebagaimana yang telah diketahui bahwa Tiongkok saat ini memiliki kekuatan maritim yang diakui oleh dunia. Hal ini pun kemudian menjadi jalan bagi negara-negara untuk melakukan kerja sama dengan Tiongkok pada bidang maritim, di mana Indonesia merupakan salah satu negara yang menjalin kerja sama tersebut mengingat Indonesia memiliki banyak kepentingan di dalam bidang maritim yang kemudian dimanifestasikan ke dalam visi Poros Maritim Dunia.

Saat ini, kebangkitan negara-negara Asia telah menarik perhatian masyarakat internasional, di mana Tiongkok dan Indonesia merupakan kekuatan regional. Beriringan akan perkembangan sejarah, hubungan diantara kedua negara bertahap kian dekat. Sebab perekonomian kedua negara berkembang pesat, maka hubungan internasional di antara Indonesia dan Tiongkok pun juga turut meningkat. Pada saat yang sama, Indonesia dan Tiongkok bertetangga melalui laut, yang pada akhirnya sangat memengaruhi satu sama lain. Kestabilan klausalitas diantara Tiongkok dengan Indonesia merupakan dasar serta prasyarat pembangunan strategis. Pada beberapa tahun terakhir, klausalitas Tiongkok dengan Indonesia telah berkembang dengan sangat pesat.⁸²

Jika membahas mengenai kerja sama maritim, maka kerja sama maritim antara Indonesia dan Tiongkok bisa ditelusuri sejak abad sebelum Masehi. Hubungan kedua negara muncul tatkala kedatangan etnis Tiongkok ke Indonesia

⁸²Georges Olemalu Lohalo, Nicole Kajir Diur, and Betao Ngoma Mushinda, "Security Cooperation between China and Indonesia to Address Maritime Security Threats," *Open Journal of Political Science* 12, no. 4 (2022): 534–55, <https://doi.org/10.4236/ojps.2022.124030>.

pertama kali, di mana hal ini ditandai adanya peninggalan benda-benda bersejarah di kerajaan-kerajaan kuno Indonesia misalnya Majapahit, Sriwijaya, hingga Airlangga. Sejak saat itu, hubungan kerja sama antara Indonesia dan Tiongkok berjalan dengan dinamis meski ada momen di mana hubungan bilateral Indonesia dan Tiongkok menjadi buruk. Namun di masa saat ini, Tiongkok telah menjadi salah satu negara mitra Indonesia di dalam melakukan kerja sama dalam bidang apa pun, termasuk maritim.⁸³

Hubungan antara kedua negara sudah dioptimalkan melalui kemitraan strategis menjadi kemitraan strategis komprehensif, serta klausalitas diantara kedua negara kian meningkat. Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, telah melaksanakan kunjungan kenegaraan ke Tiongkok tanggal 25-28 Maret 2015 dan bersama-sama menerbitkan “*Joint Statement on Strengthening the Comprehensive Strategic Partnership between the Two Countries.*” Kedua pemerintah juga menyatakan strategi pembangunan nasional kedua negara, yakni inisiatif utama Presiden Xi Jinping guna pembangunan “*21st Century Maritime Silk Road*” serta konsep strategis “Poros Maritim Global” yangmana direkomendasikan Presiden Jokowi. Bagi Tiongkok dan Indonesia, kedua konsep pembangunan dari inisiatif tersebut saling beresonansi satu sama lain. Jalur pengembangan mereka saling melengkapi, serta tujuan strategis pembangunan ekonomi kedua belah pihak dinilai tepat.⁸⁴

⁸³Risky Amalia, “Kerja Sama Maritim Indonesia-Tiongkok Menuju Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia,” *EJournal Ilmu Hubungan Internasional* 6, no. 3 (2018): 1271–80.

⁸⁴Lohalo, Diur, and Mushinda, “Security Cooperation between China and Indonesia to Address Maritime Security Threats.”

Menjadi negara pengelola Malaka, Indonesia tentu merasa terganggu adanya perompakan serta tindakan terorisme maritim, ketika menghadapi kejahatan laut misalnya pencurian ikan serta menyelundupkan ikan ilegal. Isu-isu keamanan maritim yang mana turut andil di kawasan maritim Asia Tenggara sendiri meliputi terorisme maritim, penangkapan ikan ilegal, keamanan energi, kejahatan transnasional, pencarian dan penyelamatan maritim, sumber daya air, serta keamanan lingkungan. Isu keamanan maritim dijadikan aspek keamanan yang signifikan bagi kelancaran pengembangan korelasi strategis Tiongkok – Indonesia. Sejak awal abad ke-21, ancaman keamanan maritim di Asia Tenggara secara bertahap meningkat. Pembajakan, terorisme maritim, kekerasan ekstrem di laut, penyelundupan, perdagangan narkoba, serta kegiatan kriminal lintas batasan aktif, sehingga dijadikan ancaman nyata bagi keamanan maritim di Asia Tenggara, khususnya Indonesia.⁸⁵

Menjadi negara kepulauan yang berada di tengah-tengah Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, Indonesia menguasai titik-titik strategis jalur komunikasi laut (*sealanes of communication/SLOC*) melalui beberapa titik rawan (*chokepoint*) di Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar. Posisi geografis Indonesia memberikan peluang bagi Indonesia berperan krusial menjadi kekuatan maritim perihal penjagaan perdamaian dan stabilitas kawasan di

⁸⁵Lohalo, Diur, and Mushinda.

tengah perubahan geostrategis – maka dari itu, kemudian hadir visi Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Jokowi.⁸⁶

Presiden Jokowi menyadari tantangan maritim yang dihadapi oleh Indonesia – juga negara-negara di Asia Tenggara lainnya. Maka dari itu, di dalam pidato pelantikannya, Presiden Jokowi menekankan bahwa rakyat Indonesia harus bekerja keras, “untuk mengembalikan Indonesia sebagai kekuatan maritim. Samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Sudah terlalu lama kita memungungi laut, samudera, selat dan teluk untuk mengembalikan *Jalesveva Jayamahe* (di laut kita jaya), semboyan nenek moyang kita sendiri. Kita harus kembali mengarungi lautan.” Melalui pidatonya ini, Presiden Jokowi mencetuskan pembentukan Poros Maritim Dunia berdasarkan pemahaman dan visinya terhadap peta geopolitik global yang ditandai dengan pergeseran ekonomi dari Eropa dan Amerika ke Asia, di mana Indonesia berada di tengah-tengahnya.⁸⁷

Pada kenyataannya, Poros Maritim Global yang dibicarakan oleh Presiden Joko Widodo mengacu terutama pada tuntutan domestik untuk meningkatkan infrastruktur maritim yang mendukung transportasi barang dan meningkatkan pembangunan ekonomi di seluruh nusantara. Dimensi global ini kemudian berkaitan dengan mengatasi kelangkaan sumber daya dan persaingan pasar dalam ekonomi global dengan membuka akses laut untuk mengambil keuntungan dari peluang yang ditawarkan oleh pertumbuhan eksponensial Asia

⁸⁶René L. Pattiradjawane and Natalia Soebagjo, “Global Maritime Axis: Indonesia, China, and a New Approach to Southeast Asian Regional Resilience,” *International Journal of China Studies* 6, no. 2 (2015): 175–85.

⁸⁷Pattiradjawane and Soebagjo.

Pasifik. Setelah Indonesia memetakan apa yang diinginkan, maka Indonesia kemudian mencari negara mitra yang mampu untuk menyokong Indonesia di dalam tujuan maritimnya ini.⁸⁸ Dengan meningkatnya kekuatan maritim Tiongkok dan meningkatnya hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok serta adanya kesamaan kepentingan di dalam bidang maritim membuat Indonesia dan Tiongkok kemudian terlibat di dalam kerja sama maritim yang lebih dalam lagi, sebagaimana yang telah disebutkan oleh Lohalo, Diur, dan Mushinda,⁸⁹ bahwa Indonesia dan Tiongkok telah meningkatkan kerja samanya dalam level kerja sama komprehensif.

Bagaimana Poros Maritim Global milik Joko Widodo dan Jalur Sutra Maritim milik Xi Jinping dapat memengaruhi dinamika di kawasan ini masih harus dilihat, tetapi ketegangan di Laut Tiongkok Selatan dapat dikurangi melalui kerja sama yang lebih besar. Namun satu hal yang pasti, bahwa posisi strategis Indonesia yang berada di antara dua samudera dan perumusan identitas negara maritim akan memperluas kesempatan untuk membangun industri maritim yang modern dan keamanan maritim yang memumpuni. Sehingga, dirasa tidak ada salahnya bagi Indonesia untuk bekerja sama dengan Tiongkok di dalam bidang maritim meskipun Indonesia dan Tiongkok memiliki permasalahan kemaritiman, seperti misalnya klaim wilayah yang dilakukan oleh Tiongkok atau pun permasalahan kemaritiman lainnya. Pada dasarnya, kerja sama terbentuk ketika adanya masalah bersama, dan melalui kerja sama antara Indonesia dan Tiongkok ini diharapkan dapat

⁸⁸Pattiradjawane and Soebagjo.

⁸⁹Lohalo, Diur, and Mushinda, "Security Cooperation between China and Indonesia to Address Maritime Security Threats."

menghadirkan sejumlah pemecahan masalah di dalam masalah kemaritiman yang ada.⁹⁰

Jika membahas kerja sama maritim yang berlangsung antara Indonesia dan Tiongkok, maka pembahasannya akan bermuara kepada Indonesia yang tengah berupaya untuk mencapai kepentingan nasionalnya terkait dengan Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo. Merujuk kepada penjelasan Risky Amalia,⁹¹ terdapat beberapa alasan yang mendukung di dalam kerja sama Indonesia dan Tiongkok di dalam sektor maritim. Seperti misalnya, segi sejarah, Indonesia dan Tiongkok sejak dahulu kala telah menjalin hubungan diplomatik, juga keduanya divalidasi menjadi sebuah negara. Selanjutnya, munculnya kepentingan Indonesia dan Tiongkok saling melengkapi satu sama lain misalnya Indonesia menguasai jalur vital perdagangan Tiongkok di perairannya dan sebaliknya, Indonesia memerlukan Tiongkok dijadikan investor di dalam kemajuan infrastruktur maritim. Alasan berikutnya berkaitan dengan bagaimana Indonesia kemudian memanfaatkan modernisasi angkatan laut Tiongkok – PLAN – sebagai *role model* bagi angkatan laut Indonesia. Alasan terakhir adalah adanya persamaan visi dalam bidang maritim.⁹²

⁹⁰Pattiradjawane and Soebagjo, “Global Maritime Axis: Indonesia, China, and a New Approach to Southeast Asian Regional Resilience.”

⁹¹Amalia, “Kerja Sama Maritim Indonesia-Tiongkok Menuju Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.”

⁹²Amalia.

Dalam kerja sama Indonesia dan Tiongkok terkait dengan visi Poros Maritim Dunia Indonesia, setidaknya meliputi berbagai bidang, yang di antara lain seperti:

I. Kerja sama Keamanan Maritim

Indonesia dan Tiongkok memiliki kerja sama di dalam bidang keamanan dan pertahanan maritim, di mana kerja sama ini secara konkret dilakukan oleh militer dari tiga angkatan TNI, yakni Angkatan Udara, Angkatan Darat, serta Angkatan Laut. Kerja sama ini meliputi kerja sama transfer teknologi, di mana di dalam mencapai tujuan untuk mengembangkan kekuatan maritim, transfer teknologi ini dibutuhkan. Selain itu juga, Indonesia memiliki permasalahan seperti hambatan dalam permodalan, kurangnya kualitas dari sumber daya manusia (SDM), dan peralatan teknologi serta transformasi. Latihan bersama merupakan hal yang utama untuk dilakukan di dalam kerja sama ini. Namun, transfer teknologi juga dianggap bisa dimanfaatkan sebagai alat diplomasi yang mendukung sebab merujuk pada kekuasaan wawasan, maka bisa membantu TNI menerapkan alat-alat militer. Kerja sama transfer teknologi sebagaimana disepakati Indonesia – Tiongkok yakni transfer teknologi industri pertahanan pembuatan rudal C-705 sebab Indonesia memerlukan 60 alat utama sistem pertahanan (alusista) guna pemenuhan alat militer dalam menyokong eskalasi kemampuan menuju *Minimum Essential Force* (MEF).

II. Kerja sama Diplomasi Maritim

Pada pertemuan Pemerintah Republik Indonesia bersama Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok di Great Hall of The People pada 2014 silam, kedua negara sepakat mendeklarasikan pernyataan terkait klausalitas strategis dan komprehensif kedua negara ke arah yangmana dianggap saling menguntungkan. Pembahasannya paling utama menguraikan mengenai pembangunan infrastruktur di Indonesia.

III. Kerja sama Industri Gelanggang Kapal

Industri gelanggang kapal juga menjadi bidang kerja sama maritim antara Indonesia dengan Tiongkok usaha pembangunan serta pengembangan perindustrian gelanggang kapal di Indonesia, Kementerian Perindustrian Republik Indonesia kemudian menjalin kerja sama bersama China Ship Building Corporation (CSBC). Tujuan utama dari kerja sama berikut yakni memberikan pengalaman serta teknologi miliknya juga bekerjasama dengan perindustrian gelanggang kapal dalam negeri.

IV. Kerja sama Sosial Budaya Maritim

Di dalam membahas mengenai prospek kerja sama pariwisata, bidang sosial budaya mempunyai peluang maksimal perihal peningkatan devisa suatu negara. Direktorat Jenderal Pemasaran Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata melaksanakan banyak usaha guna menarik atensi wisatawan manca negara yakni muasal negara Tiongkok. Destinasi Jalur Samudera Cheng Ho utamanya di Indonesia. Kegiatan tersebut selanjutnya dijadikan sejarah penting guna penciptaan Jalur Samudera Cheng Ho menjadi langkah dalam rangka menarik wisatawan

mancanegara, utamanya wisatawan Tiongkok ke Indonesia. Ada pun 9 kota yang mana diusulkan dijadikan destinasi pariwisata dari Jalur Samudera Cheng Ho yakni: Banda Aceh, Batam, Bangka Belitung, Palembang, Jakarta, Cirebon, Semarang, Surabaya, dan Denpasar.⁹³

Di dalam mencapai visi Poros Maritim Dunia, Pemerintah Indonesia sangat menyadari peranan penting yang dimiliki oleh sumber daya manusia (SDM). Dengan memiliki SDM yang berkualitas baik maka akan semakin cepat membuat Indonesia untuk mencapai tujuannya di dalam Poros Maritim Dunia. Maka dari itu, Indonesia dan Tiongkok kemudian terlibat di dalam kerja sama guna meningkatkan SDM di sektor teknologi kemaritiman. Kerja sama tersebut sebelumnya sudah pernah terjadi. Di dalam kerja sama kali ini, Indonesia dan Tiongkok berbagi pengalaman dan Tiongkok kemudian memperkenalkan teknologi *Smart Maritime* basis teknologi informasi guna memudahkan kapal berlayar dengan aman dan selamat.⁹⁴

Kerja sama ini meliputi 12 orang pegawai Kementerian Perhubungan yang menjadi perwakilan dari Indonesia dalam kegiatan *Workshop on the Smart Maritime Management and Services in the Straits of Malacca and Singapore* di Guangzhou pada 25 hingga 29 Maret 2019. Isu keselamatan pelayaran telah menjadi penting bagi transportasi laut Indonesia. Lebih lanjut, dijelaskan

⁹³Amalia.

⁹⁴Direktorat Jenderal Perhubungan, "Indonesia Dan Republik Rakyat Tiongkok Kerja Sama Peningkatan SDM Di Bidang Teknologi Kemaritiman," Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2019, <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4366/indonesia-dan-republik-rakyat-tiongkok-kerjasama-peningkatan-sdm-di-bidang-teknologi-kemaritiman>.

bahwasanya perkembangan teknologi informasi yangmana kini dinilai pesat memudahkan pengambilan data di segala aspek, pun juga guna penjagaan serta peningkatan keselamatan pelayaran, yakni di Selat Malaka dan Selat Singapura.⁹⁵

Teknologi *Smart Maritime* milik Tiongkok ini dianggap menarik karena memudahkan *Port State Control* melaksanakan monitoring perkembangan lalu lintas kapal di perairan. Pembangunan *smart maritime* ini sendiri diperlukan infrastruktur data cepat serta bisa mencakup ke seluruh kawasan Indonesia. Sehingga, pembahasan di dalam seminar yang diadakan oleh Tiongkok ini mengenai aplikasi yang sudah diterapkan oleh Tiongkok serta mengembangkan dan mengoperasikan dan juga peraturan terkait yang kemudian mendukung integritas aplikasi keselamatan pelayaran ini.⁹⁶

Kerja sama maritim antara Indonesia dan Tiongkok ini pun terus berlanjut hingga menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU). Menteri Luar Negeri Tiongkok, Wang Yi, bertemu dengan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, Luhut Binsar Panjaitan untuk membicarakan mengenai pembentukan mekanisme kerja sama dialog tingkat tinggi yang komprehensif. Di dalam pertemuan ini, Yi dan Luhut kemudian menandatangani nota kesepahaman antara Tiongkok dan Indonesia mengenai pembentukan mekanisme kerja sama dalam bidang maritim tersebut.⁹⁷

⁹⁵Perhubungan.

⁹⁶Perhubungan.

⁹⁷CNN Indonesia, "RI-China Perkuat Kerja Sama Pembangunan Dan Maritim," CNN Indonesia, 2021, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210608100756-92-651591/ri-china-perkuat-kerja-sama-pembangunan-dan-maritim>.