



# Analisis CSIS

## China dalam Konfigurasi Kekuatan Global dan Diplomasi Indonesia

### Hubungan China-Iran dan Dampaknya Terhadap Hegemoni AS di Timur Tengah

Zarina Othman & Riki Rahman

### Indonesia di Tengah Rivalitas China dan Jepang

Poltak Partogi Nainggolan

### Hubungan Baru Indonesia-China dan Membangun Poros Maritim Dunia

Leo Agustino

### KAA dan Strategi Memperkuat Postur Diplomasi Indonesia

Mohamad Rosyidin

# Hubungan Baru Indonesia-China dan Membangun Poros Maritim Dunia

LEO AGUSTINO

*Tulisan ini mengulas tentang dua hal penting yang saling berkait. Pertama, hubungan baru Indonesia dengan Republik Rakyat China (RRC) dan kedua, upaya pemerintah membangun ide Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Keduanya menjadi penting dan saling berkaitan karena itu terlepas terjalannya hubungan yang mesra antara Indonesia-China, ternyata tidak menutup kemungkinan atas terjadinya konflik antara keduanya, terutama dalam hal sengketa di Laut China Selatan. Karena itu, untuk membangun kedaulatannya di perairan dan daratannya sendiri, maka pemerintah Presiden Jokowi mengajukan ide Poros Maritim Dunia, yang bukan hanya berorientasi pada peribal ekonomi, akan tetapi juga untuk membangun kewibawaan dan kedaulatan NKRI di mata dunia. Kebendak untuk membangun hubungan yang simetris inilah yang menjadi penanda penting bagi politik maritim Indonesia ke depan, terutama dalam rangka mewujudkan 'mimpi' Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.*

## Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki wilayah laut nasional seluas 5,8 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari wilayah teritorial seluas 3,2 juta km<sup>2</sup> dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) 2,7 juta km<sup>2</sup>, terdapat lebih dari 17.000 pulau dengan garis pantai sepanjang lebih dari 95.000 km. Dengan cakupan wilayah laut yang begitu luas tersebut, maka Indonesia diakui secara internasional sebagai negara kepulauan yang ditetapkan dalam UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) 1982 dan sesuai dengan UUD 1945 Pasal 25 A—yang memberi kewenangan perluasan wilayah laut Indonesia dengan segala ketentuan yang mengikutinya. Indonesia memiliki kedaulatan di daratan, perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial, serta ruang udara yang ada di atasnya. Selain itu, Indonesia mempunyai hak berdaulat terhadap ZEE dan landas kontinen serta memiliki hak atas pengelolaan sumber daya alam di laut bebas dan di dasar samudera.

Secara geografis Indonesia terletak di kawasan paling dinamis dalam percaturan global baik secara ekonomi, politik, maupun militer. Dari sisi ekonomi, data Kementerian Kelautan dan Perikanan (pada Seminar Nasional Indonesia Maritime Institute (IMI) di Balai Kartini Jakarta (Senin, 14 Oktober 2013), menyatakan bahwa potensi pendapatan Indonesia per tahun yang berasal dari sektor maritim antara lain; dari perikanan sebesar US\$ 47 miliar; dari pariwisata bahari sebesar US\$ 29 miliar; dari energi terbarukan sebesar US\$ 80 miliar; dari biofarmasetika laut sebesar US\$ 330 miliar; dari sektor transportasi laut sekitar US\$ 90 miliar; dari minyak bumi dan gas *offshore* senilai US\$ 68 miliar; dari hasil *seabed mineral* mencapai US\$ 256 miliar; dari sektor industri dan jasa maritim mencapai US\$ 72 miliar dan garam mencapai US\$ 28 miliar.

Dari sisi politik global, kawasan perairan Indonesia merupakan ajang pertemuan beragam kepentingan nasional, regional, dan global. Kepentingan politik global terkait dengan wilayah Indonesia sebagian besar didasarkan kepada terjaminnya keamanan *Sea Lanes of Communications* (SLOC). Hal ini dapat dipahami karena wilayah Indonesia merupakan urat nadi dari perekonomian dunia. Selain itu, wilayah Indonesia selalu dijadikan tempat pergeseran kekuatan militer dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia atau sebaliknya. Pergeseran kekuatan militer ini dimaksudkan untuk melindungi kepentingan negara-negara maritim besar serta untuk menjamin adanya dominasi pengaruh di kawasan.

Pemanfaatan secara optimal potensi ekonomi, politik, dan militer serta

kekayaan laut Indonesia melalui pembangunan maritim masih belum sesuai dengan yang diharapkan. Hal tersebut terindikasi dari orientasi sosial-ekonomi masyarakat dan kebijakan publik yang masih “membelakangi” lautan yang berdampak tidak hanya pada aspek pembangunan semata, namun juga pada praktik hubungan internasional. Oleh sebab itu, merupakan langkah yang sangat tepat dan strategis manakala Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) di Myanmar pada 13 November 2014 menyatakan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Untuk mencapai cita-cita sebagai Poros Maritim dunia, Presiden menyampaikan lima pilar utama yang terdiri dari: (i) Membangun kembali budaya maritim Indonesia; (ii) Menjaga dan mengelola sumber daya laut; (iii) Memprioritaskan infrastruktur dan konektivitas maritim; (iv) Melaksanakan diplomasi maritim; dan (v) Membangun pertahanan maritim.

Namun masalahnya, ketika Indonesia hendak membangun negara maritim, Indonesia dihadapkan dengan percaturan politik yang amat tegang terutama dalam konteks Laut China Selatan (LCS). Dan perkara ini tentunya akan menghambat hubungan baru Indonesia dan Republik Rakyat China (RRC). Merujuk pada uraian singkat di atas, maka artikel ini membahas perihal tersebut dalam rangka mencari dan membangun *quick win* bagi hubungan baru Indonesia-China.

## **Membangun Kembali Hubungan Baru Indonesia-China**

Hubungan Indonesia dengan China mengalami pasang-surut dan pergeseran yang sangat tajam. Pada tahun-tahun awal kemerdekaan Indonesia, keberadaan Indonesia menjadi penting dalam memainkan peran bagi kemunculan China sebagai negara yang terlibat dalam Konferensi Asia-Afrika (KAA) di Bandung pada tahun 1955. Padahal sejak awal kemerdekaan Indonesia telah memproklamkan diri sebagai negara ‘Bebas dan Aktif’ dalam menjalankan politik luar negerinya. Situasi inilah (akibat penyelenggaraan KAA yang melibatkan penyertaan China di dalamnya) pada akhirnya berakibat pada hubungan Indonesia dengan Amerika Serikat (AS) sempat memburuk. Malah kala itu, Presiden Sukarno menyatakan AS sebagai “sumbu imperialis” yang perlu dilawan.

Pada pertengahan tahun 1960-an, kondisi politik global yang semakin meruncing antara Blok Barat dan Blok Timur mendorong terjadinya friksi ideologi yang sangat tajam di Indonesia. Kondisi ini pulalah yang pada

akhirnya menggulingkan Presiden Sukarno (oleh militer dan kelompok anti-komunis lainnya) dari tampuk pimpinan republik pada tahun 1966. Tidak lama setelah itu terjadi pergantian rezim, dari rezim Orde Lama Sukarno ke rezim Orde Baru Soeharto, bersinggungan dengan persaingan antara Barat dan Timur. Ingatan elite dan rakyat Indonesia selalu mengaitkan tragedi politik tahun 1965 dengan gerakan makar anasir komunis (Partai Komunis Indonesia-PKI) dan simpatisannya yang dibantu oleh China sehingga berdampak pada hubungan Indonesia-China menjadi tegang dan renggang.

Pada masa Orde Baru, sikap anti komunisme selalu diasosiasikan dengan penutupan hubungan dengan China dalam semua hal. Bahkan pada level *grass-root* penutupan hubungan ini dibumbui oleh kebencian terhadap kaum minoritas etnis China di Indonesia sehingga mendorong pemikiran-pemikiran sentimen anti-China, yang mempengaruhi hubungan bilateral kedua negara. Puncaknya, terjadi pada Mei 1998, di mana kekerasan massal terjadi di Jakarta dan beberapa tempat lainnya pada kaum China.<sup>1</sup>

Beruntung hubungan tersebut mendapatkan momentum positif, apalagi Presiden Abdurrahman Wahid (Gus Dur) pada akhir tahun 1999 membuat langkah krusial untuk memperbaiki hubungan dengan China melalui pernyataan untuk menjalin hubungan baik dengan pemerintah China di masa depan. Bahkan pada tahun 2002, Presiden Megawati (Presiden ke-5) mengunjungi China disertai delegasi bisnis dari Indonesia. Kemudian pada 2005, ketika Presiden China, Hu Jintao, berkunjung ke Indonesia merealisasikan perjanjian kemitraan strategis dengan Indonesia. Pertemuan yang dihadiri oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) ini bertujuan untuk mengembangkan rencana aksi dari pengembangan kemitraan yang selama ini terputus.

Kerja sama dengan China digagas dalam pelbagai bidang dan di mulai dengan kerja sama militer, yang dimulai pada 2000. Dua tahun kemudian, Menteri Pertahanan Indonesia, Matori Abdul Jalil, menjajaki kemungkinan kerja sama yang erat dalam hal kemiliteran dan pertahanan yang ditindaklanjuti dengan latihan militer bersama antara tentara Indonesia dan China, pada tahun 2011, di mana tentara pasukan khusus kedua negara dilibatkan (Komando Pasukan Khusus (Kopassus) dan People's Liberation Army (PLA)).<sup>2</sup> Latihan bersama itu berpusat di Bandung dengan sandi *Sharp Knife*, di mana latihan tersebut berlangsung

1. Jemma E. Purdey, 2002. *Anti-Chinese Violence in Indonesia, 1996-1998*. PhD Dissertation. University of Melbourne.

2. [http://english.chinamil.com.cn/news-channels/china-military-news/2011-05/26/content\\_7074409.htm](http://english.chinamil.com.cn/news-channels/china-military-news/2011-05/26/content_7074409.htm) (21 Juni 2016).

selama hampir dua minggu, mencakup berbagai cara kemiliteran termasuk anti-terorisme.<sup>3</sup> Kerja sama ini menandai awal dari rangkaian kontak operasional militer kedua negara.

Kerja sama dan latihan militer ini memakan waktu tahunan. Misalnya, kerjasama *Sharp Knife* tahun 2012 digelar di Provinsi Shandong, China; *Sharp Knife* tahun 2013, kerjasama diperluas dengan menyertakan pasukan khusus Angkatan Udara Indonesia dan Angkatan Udara China, latihan selama seminggu ini melibatkan sekitar 200 personil.<sup>4</sup> Pada tahun yang sama, Menteri Pertahanan Indonesia mengumumkan bahwa personil Angkatan Laut Indonesia dan China akan mengadakan latihan bersama di Laut China Selatan, dan Angkatan Udara Indonesia berencana mengirimkan pilot-pilot terbaiknya untuk menghadiri kursus penerbangan di Beijing, termasuk mencoba menggunakan simulator pesawat Sukhoi 27 dan Sukhoi 30.<sup>5</sup>

Pada Februari 2014, Panglima Tentara Nasional Indonesia, Jenderal TNI Moeldoko, melakukan kunjungan ke China dan menegaskan bahwa hubungan militer kedua negara harus ditingkatkan. Bahkan Jenderal TNI Moeldoko menegaskan bahwa Indonesia sudah siap untuk bekerjasama dengan setiap negara, termasuk China untuk menjaga stabilitas wilayahnya. Menurut laporan berita pada saat itu, Indonesia telah mengundang China untuk mengambil bagian utama dalam latihan komodo yang akan diadakan pada bulan Maret di Pulau Natuna.<sup>6</sup>

Selain kerja sama militer, hubungan Indonesia-China juga mengarah pada upaya pembangunan kerjasama dalam industri pertahanan (Inhan), terutama dalam produksi rudal anti-kapal (C-705) dan lainnya.<sup>7</sup> Langkah ini diambil Indonesia sebagai wujud keinginan negara Indonesia untuk mendiversifikasi sumber senjata dan peralatan militernya setelah diembargo oleh AS sejak 1999 hingga tahun 2005. Melalui program tersebut, sebagai timbal baliknya, Indonesia megizinkan kapal Angkatan Laut China melalui perairan Indonesia untuk beberapa keperluan.<sup>8</sup> Mungkin inilah penyebab mengapa kapal-kapal nelayan China dengan bebasnya memasuki laut Indonesia untuk mengambil ikan.

3. <http://www.antaraneews.com/en/news/83209/indonesia-chinese-armed-forces-stage-anti-terror-exercise> (21 Juni 2016).

4. [www.globaltimes.cn/content/824095.shtml](http://www.globaltimes.cn/content/824095.shtml) (21 Juni 2016).

5. <http://www.antaraneews.com/en/news/91813/ri-chinas-navy-to-hold-joint-military-exercise> (21 Juni 2016).

6. <http://www.thejakartapost.com/news/2014/02/26/tni-eyes-closer-cooperation-with-china.html> (21 Juni 2016).

7. [http://defense-update.com/20120729\\_china-indonesia-military-cooperation.html](http://defense-update.com/20120729_china-indonesia-military-cooperation.html) (21 Juni 2016).

8. <http://www.thejakartapost.com/news/2014/02/15/ri-thumbs-its-nose-oz-accommodating-chinese-fleet.html> (21 Juni 2016).

Selain menjalin hubungan kemiliteran, Indonesia pun berusaha membangun hubungan baru ekonomi dengan China. Meski sampai akhir tahun 2006, AS masih menjadi pasar ekspor yang besar bagi barang-barang Indonesia daripada China, namun upaya membangun hubungan ekonomi dengan China berjalan cukup serius (lihat Tabel 1). Pada tahun 2008, akibat perlambatan dan terjadinya krisis keuangan yang sangat dalam di AS, maka China menjadi pasar yang penting bagi Indonesia (lihat Tabel 1). Implikasinya, laju pertumbuhan ekspor ke China pasca 2008 melampaui pertumbuhan ekspor Indonesia ke AS. Jika dilihat secara keseluruhan, maka telah terjadi perkembangan yang signifikan hubungan ekonomi antara Indonesia-China, dan ini pada akhirnya mendorong investasi besar China ke Indonesia pada masa Presiden Jokowi berkuasa.

**Tabel 1. Ekspor dan Impor Indonesia ke China dan AS**  
(dalam juta US\$)

Tahun	Ekspor ke AS	Ekspor ke China	Impor dari AS	Impor dari China
2000	2,768	8,489	2,022	3,393
2005	6,662	9,889	5,843	3,886
2006	8,344	11,259	6,637	4,066
2007	9,676	11,644	8,558	4,797
2008	11,636	13,080	15,429	7,898
2009	11,499	10,889	14,002	7,094
2010	15,693	14,302	20,424	9,416
2011	22,941	16,498	26,212	10,834
2012	21,659	14,910	29,387	11,614
2013	22,601	15,741	29,849	9,082

Sumber: Data IMF, "Merchandise trade by country" (<http://data.imf.org>)

Bahkan sejak Jokowi telah menduduki kursi kepresidenan, kerja sama ekonomi Indonesia-China di Indonesia semakin intens dilakukan. Misalnya, pembangunan pabrik semen di Bayah, Kabupaten Lebak, Provinsi Banten; pembangunan dan pengoperasian Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) di Celukan Bawang, Kabupaten Buleleng, Provinsi Bali; pembangunan pembangkit listrik di Kendawangan, Kabupaten Ketapang, Kalimantan Barat; pembangunan smelter nikel di Morowali, Provinsi Sulawesi Tengah; penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta api cepat Jakarta-Bandung; dan pembangunan pembangkit listrik 35.000 watt yang lokasinya tersebar

di 20

H

antar

kemb

pihak

dimu

secar

kerja

mela

Indo

kese

di CH

car

pela

telah

perke

ada 1

meni

D

sema

men

infra

men

Chin

**Bar**

S

berh

berb

pen

di a

dala

dala

mes

kekl

9. ht

10. ib

di 201 wilayah di seluruh Indonesia; dan masih banyak lagi.

Hubungan ekonomi ini juga kemudian mengantar hubungan budaya antara Indonesia-China menjadi semakin 'mesra.' Setelah pembukaan kembali hubungan diplomatik dengan pemerintah China, kedua belah pihak terus bergerak mengembangkan berbagai macam hubungan yang dimulai dari hubungan orang-per-orang. Kemudian perjanjian pariwisata secara bilateral pada awal tahun 2000-an sehingga mendorong peningkatan kerja sama kedua negara. Pada November 2014, pemerintah Indonesia melakukan kebijakan kepada warga negara China bebas visa untuk masuk ke Indonesia. Di bidang hubungan pendidikan, pemerintah China membuka kesempatan pada mahasiswa Indonesia untuk belajar di beberapa universitas di China seperti Beijing, Shanghai, Nanning, Chongqing, dan lainnya dengan cara mensponsori berbagai macam beasiswa dan program pertukaran pelajar ataupun mahasiswa.<sup>9</sup> Minat Indonesia dalam pendidikan di China telah berkembang beberapa tahun terakhir. Hal ini misalnya terlihat dari perkembangan pesat jumlah mahasiswa Indonesia di China. Diperkirakan ada 1.000 mahasiswa Indonesia yang belajar di China pada tahun 1998 dan meningkat menjadi 9.535 mahasiswa pada tahun 2012.<sup>10</sup>

Dapat disimpulkan bahwa hubungan Indonesia-China pada era Reformasi semakin hari semakin membaik. Kemudian hubungan ini semakin meningkat tajam pada era Presiden Jokowi, di mana tidak sedikit mega proyek infrastruktur jatuh pada pengembang/perusahaan China. Sekali lagi, hal ini menandakan bahwa pembangunan hubungan bilateral antara Indonesia-China menemukan bentuk baru selepas masa sulit di era Orde Baru.

## Bara dalam Sekam di Laut China Selatan

Sekitar tahun 2010, China mengambil posisi yang makin ofensif berhubungan dengan klaim teritorial di Laut China Selatan (LCS), yang berbeda dengan kebijakan China satu dekade sebelumnya—yang mengambil pendekatan defensif dan damai. Posisi inilah yang menimbulkan kekhawatiran di antara negara-negara di Asia Tenggara, termasuk Indonesia, khususnya dalam hal penguasaan (atau konflik) Laut China Selatan. Semestinya, seperti dalam uraian sebelumnya, hubungan Indonesia-China menjadi semakin mesra dan baik di era Reformasi ini sehingga seharusnya tidak perlu ada kekhawatiran dalam konteks Laut China Selatan.

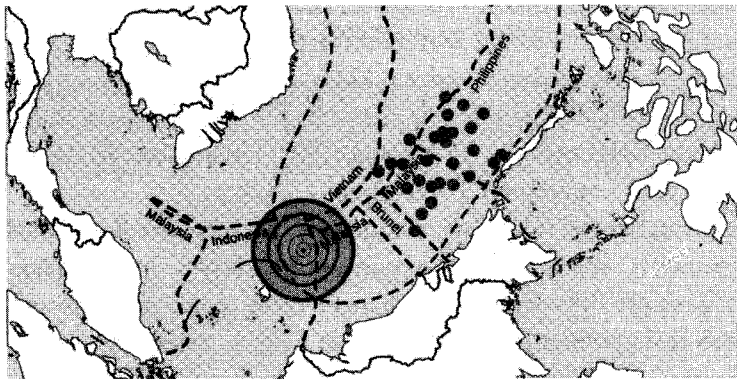
9. <http://www.antaraneews.com/en/news/85291/indonesian-student-in-china-set-up-association> (22 Juni 2016).

10. *ibid.*



Akan tetapi, hubungan Indonesia-China kini menjadi tegang, setelah insiden Kapal Penjaga China-330317 Juni 2016, ikut ‘mengawal’ kapal pencuri ikan (Kapal Han Tan Cou-19038) di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di perairan Natuna (lihat Gambar 1). Sebelumnya, pada Mei 2016 kapal ikan Gui Bei Yu kepergok mencuri ikan di kawasan ZEE Indonesia. Sedangkan penjelasan pemerintah China menyebutkan bahwa kedua kapal nelayannya itu berada dalam wilayah ‘perairan tradisional’ atau ‘perairan sejarah’ mereka.<sup>11</sup> Jika dilihat dari Gambar 2 tersebut maka klaim kapal-kapal nelayan China berada di teritorial Indonesia karena mereka telah masuk ke wilayah ZEE Indonesia paling Utara.

**Gambar 1. Lokasi Bentrok 17 Juni 2016<sup>12</sup>**



Sumber: <http://www.merdeka.com/dunia/ini-peta-lokasi-bentrok-tni-al-al-china-di-laut-natuna.html> (23 Juni 2016)

11. Pada kejadian 17 Juni 2016, KRI Imam Bonjol yang tengah berpatroli di perairan Natuna melakukan tembakan peringatan ke udara dan ke laut untuk menghentikan pencurian yang dilakukan oleh kapal Han Tan Cou-19038. Di saat yang sama, kapal nelayan China itu dengan leluasa mencuri ikan di perairan Indonesia karena merasa dikawal oleh kapal Penjaga Pantai China-3303, yang berada tidak jauh dari kapal Han Tan Cou-19038. Akibat insiden ini pemerintah China bereaksi keras dan mengancam pemerintah Indonesia. Situasi ini kemudian mendorong Presiden Jokowi melakukan rapat di atas KRI Imam Bonjol pada 23 Juni 2016, yang dihadiri Menkopolkam, Menlu, Kepala Bappenas, Menteri ESDM, Panglima TNI, KSAL, KSAD, KSAU, KaBakamla, dan lainnya. Rapat ini memberikan sinyal bahwa pemerintah Indonesia tidak bersedia kedaulatannya diganggu-gugat atau, dalam arti kata lain, pemerintah tidak mau stabilitas wilayahnya diganggu.

12. Daerah garis putus-putus berwarna merah adalah daerah klaim ‘perairan tradisional’ atau ‘perairan sejarah’ China, sementara garis biru yang bertuliskan Indonesia adalah wilayah ZEE Indonesia.

Seperti diketahui banyak negara, Indonesia bukanlah penuntut atas wilayah sengketa Laut China Selatan (lihat Gambar 2).<sup>13</sup> Meski begitu, Indonesia telah memainkan peran penting dalam menjaga stabilitas di kawasan. Salah satunya, peran Indonesia dalam membuat kode etik di antara negara-negara yang mengklaim beberapa wilayah di Laut China Selatan sejak tahun 1990-an. Tetapi baru-baru ini, pemerintah Indonesia telah mengembangkan perhatian lebih lanjut sebagai akibat dari kebijakan *nine dash line* atau *nine dotted line* (9DL) China yang berintikan pengklaiman wilayah di Laut China Selatan yang semakin luas. Yang menjadi perhatian serius pemerintah Indonesia adalah dalam *nine dotted line* yang dipublikasi pemerintah China, wilayah perairan Natuna berada dalam daerah yang diklaim oleh China. Oleh karena itu, penenggelaman beberapa kapal nelayan China, beberapa waktu lalu oleh Menteri Kelautan dan Perikanan dikecam pemerintah China. Sebab pemerintah China merasa para warga negaranya tidak pernah melanggar batas wilayah yang diakuinya sendiri.

Gambar 2. Wilayah Sengketa Laut China Selatan



Sumber: <http://blogs.voanews.com/state-department-news/2012/07/31/challenging-beijing-in-the-south-china-sea/> (24 Juni 2016)

Pertanyaannya, mengapa kapal-kapal nelayan China terus berani memasuki perairan Indonesia (perairan Natuna) hingga kini? Ini karena

13. Dalam gambar tampak bahwa Sengketa atau Konflik Laut China Selatan lebih mengarah pada enam negara, yaitu: China dengan batas bergaris merah, Malaysia (garis kuning), Vietnam (garis biru), Brunei (garis hijau), Filipina (garis ungu), dan Taiwan (garis merah muda). Keenam negara tersebut bukan hanya meributkan masalah wilayah laut, tetapi juga beberapa pulau di Kepulauan Spratly. Rujuk Gambar 1 untuk memahami klaim enam negara atas wilayah perairan dan daratan di Laut China Selatan.

dalam 9DL yang dilegalisasi melalui peta resmi pemerintah China, sejak tahun 1994 dinyatakan bahwa garis merah putus-putus (pada Gambar 1) merupakan wilayah 'perarian tradisional' China sehingga memungkinkan para nelayan China untuk melaut di sana. Sebelum peta resmi tersebut dipublikasikan, dua tahun sebelumnya (pada tahun 1992), undang-undang China terkait dengan laut teritorial dan zona tambahan serta ZEE dan batas kontinen turut disahkan oleh pemerintah China. Inilah yang menyebabkan mengapa nelayan-nelayan China merasa tidak salah ketika mengambil ikan di perairan Natuna.

Sementara, posisi resmi pemerintah Indonesia terkait kalim China tersebut menyatakan bahwa Indonesia tidak pernah merasa ada sengketa dengan China karena persoalan ZEE karena hukum laut internasional sudah jelas bagi Indonesia. Namun demikian, ketegangan di Laut China Selatan sudah mulai muncul menjadi bara dalam sekam sejak tahun 2014, di mana isu-isu yang berkaitan dengan sengketa Laut China Selatan (Natuna) antara Indonesia-RRC makin eskalatif. Mantan Menteri Luar Negeri Indonesia, Marty Natalegawa, pernah menyatakan bahwa, "*... we have firmly told China we will not accept a similar zone if it is adopted in the South China Sea.*"<sup>14</sup> Oleh karena itu, angkatan bersenjata Indonesia mengumumkan rencananya untuk memperluas kehadiran mereka di Natuna untuk melawan ketidakstabilan di Laut China Selatan.

Pada tahun yang sama, muncul kontroversi yang dilakukan oleh Panglima TNI, Jenderal TNI Moeldoko, di mana ia menegaskan bahwa garis kedaulatan Indonesia di perairan Natuna jauh lebih kuat dan untuk mendukung kedaulatan tersebut TNI akan melakukan reorientasi aset militer Indonesia guna meningkatkan kemampuannya dalam melindungi kedaulatan NKRI di Natuna.<sup>15</sup> Menyitir keinginan TNI untuk memperkuat kedaulatan Indonesia di perairan Natuna, beberapa media luar memberitakan bahwa militer Indonesia mendapat dukungan dari militer AS terkait isu Laut China Selatan. Oleh karenanya, tidak heran jika Angkatan Laut AS (US Navy) mulai kembali terlibat aktif dalam latihan-latihan militer dengan militer Indonesia. Langkah Jenderal TNI Moeldoko ini ditafsirkan secara eksplisit oleh banyak pihak mengarah pada China yang semakin agresif dalam mengklaim beberapa kawasan Indonesia di Natuna.

14. <http://www.aspistrategist.org.au/indonesia-and-chinas-energysecurity-ambitions-in-the-south-china-sea> (22 Juni 2016).

15. <http://www.militerthankam.com/2015/04/terkait-isu-sengketa-laut-china-selatan.html> (23 Juni 2016).

Pada bulan Oktober 2014, kembali, Jenderal TNI Moeldoko membuat pernyataan bahwa, “*China is a great economic superpower, however we don't want this great force to create instability in the region.*”<sup>16</sup> Ini karena gangguan kecil saja pada zona Laut China Selatan akan memberikan dampak besar dan menciptakan turbulensi di wilayah tersebut. Ketegangan semakin menyala ketika pemerintah Indonesia melakukan penenggelaman kapal nelayan China, yang menangkap ikan secara ilegal di perairan Indonesia. Untuk menjaga kedaulatan NKRI, maka pada Februari 2015, tentara Indonesia kembali mengumumkan perintah baru yang dikenal sebagai Kogabwilhan (Komando Gabungan Wilayah Pertahanan) sebagai wujud pembangunan awal Poros Maritim Dunia.

## Membangun Poros Maritim Dunia

Pada Oktober 2014, Joko Widodo terpilih menjadi presiden Indonesia. Ia menduduki posisi nomor satu di republik ini tanpa kedekatan yang cukup dengan elit militer, elite politik, maupun elite ekonomi.<sup>17</sup> Kendati begitu, Jokowi bukanlah sosok pemimpin tanpa kelebihan. Ketenaran Jokowi tampak ketika ia memimpin kota Solo sebagai Walikota, selama dua periode dengan kemajuan dan inovasi yang jarang ditemui pada kepala-kepala daerah lainnya di Indonesia. Oleh karena itu, tidak heran apabila ia kemudian terpilih menjadi Gubernur DKI Jakarta hingga menjadi presiden selepas dua tahun memimpin ibu kota negara itu.

Tak berapa lama setelah menduduki jabatan presiden ketujuh Indonesia, Jokowi menghadiri pertemuan APEC, ASEAN, KTT Asia Timur, dan pertemuan G20. Selain itu, Jokowi pun melakukan kunjungan bilateral ke Jepang dan China pada Maret 2015 dan melanjutkan kunjungan ke AS pada akhir Oktober 2015. Agenda kebijakan luar negeri awal Presiden Jokowi ini menunjukkan banyak kontinuitas dari masa SBY. Menariknya, Jokowi mempertahankan praktik SBY dalam menunjuk Menteri Luar Negeri dari diplomat karir. Meski pun terasa ada kontinuitas dengan pendahulunya, namun ada satu perbedaan jelas pada kebijakan luar negeri di bawah pemerintahan Jokowi, yaitu usaha pemerintah Jokowi-JK untuk memperkenalkan dan membangun kemaritiman Indonesia melalui konsep Poros Maritim Dunia.

16. <http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-10-29/china-may-risk-region-instability-indonesia-army-chief> (23 Juni 2016).

17. Leo Agustino, 2015. Satu Tahun Pemerintahan Jokowi: Transaksional dan Transformasional. *Analisis CSIS*, Vol. 44, No.4, hlm 385-400.

Dalam hal membangun kemaritiman Indonesia, strategi inti yang dilakukan Jokowi adalah mempromosikan peran internasional Indonesia dalam konteks global. Ia memperkenalkan 'konsep Poros Maritim Dunia' pada saat Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) tahunan pemimpin ASEAN di Naypyidaw, Myanmar, November 2014. Konsep ini menjelaskan bahwa alur laut Indonesia adalah lalu lintas maritim global yang dihubungkan oleh Samudra Pasifik dan Samudra Hindia yang menempatkan Indonesia tepat di tengah-tengah Asia. Keberadaan Indonesia di antara dua samudera besar itulah yang mendorong Jokowi untuk turut bermain dalam kancah maritim global. Satu tarikan nafas dengan itu, ia menetapkan lima agenda penting untuk mengubah Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia melalui: (i) membangun kembali budaya maritim Indonesia, (ii) menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan, (iii) memprioritaskan infrastruktur dan konektivitas maritim, (iv) melaksanakan diplomasi maritim, dan (v) mengembangkan kemampuan pertahanan maritim.

Kebijakan Poros Maritim Dunia tersebut berpotensi memberikan koherensi baru bagi kebijakan luar negeri Indonesia. Namun begitu, hal ini memunculkan dua ketidakpastian. *Pertama*, apakah Poros Maritim Dunia yang hendak diwujudkan oleh Indonesia dapat bersaing dengan negara besar lainnya yang telah lama 'bermain' di dunia maritim sebelumnya, seperti China dan AS, misalnya. Kemudian, apakah membangun Poros Maritim Dunia ini akan berimplikasi pada hubungan Indonesia-China dan hubungan Indonesia-Amerika Serikat? Ini ketidakpastian pertama yang hingga pernyataan Jokowi di KTT ASEAN pada November 2014 belum dipikirkan secara mendetail dan mendalam.

Ketidakpastian *kedua*, apakah Indonesia mampu menghadirkan infrastruktur dan komponen pertahanan maritim yang membutuhkan investasi sangat besar? Diperkirakan, untuk mengimplementasikan mimpi tol laut saja Indonesia membutuhkan investasi sebesar Rp 2.000 triliun yang kurang lebih sama dengan seluruh penganggaran tahunan Indonesia selama lima tahun. Merujuk pada proyek-proyek yang dilakukan industri pertahanan dan industri strategis Indonesia sepertinya belum ada *political will* yang jelas ke arah sana.<sup>18</sup>

18. Meski demikian, sudah ada langkah-langkah yang dilakukan pemerintah dalam rangka pembangunan pertahanan negara seperti pembuatan 3 unit kapal selam (bekerjasama dengan Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Korea Selatan), produksi jet tempur KF-X/IF-X (bekerjasama dengan Korea Aerospace Industries, Korea Selatan), pembuatan *frigate* perusak kawal rudal (PKR) (bekerjasama dengan Damen Schelde Naval Shipbuilding, Belanda), dan beberapa pekerjaan research and development, yang dilakukan anak negeri (Indonesia), seperti pembuatan *unmanned aerial vehicle* (UAV, pesawat pengintai tanpa awak), *flapping bird* (alatintai udara), *GPS tracker based on mesh network*, dan banyak lagi.

Berhubungan dengan ketidakpastian pertama, salah seorang pemikir di kebijakan luar negeri Indonesia, Rizal Sukma, menjelaskan bahwa kebijakan luar negeri Indonesia di bawah pemerintahan Jokowi tidak akan terlalu berbeda dengan pemerintahan sebelumnya. Dalam arti Indonesia akan selalu siaga dengan perbatasan di Laut China Selatan. Satu-satunya perbedaan, menurutnya, adalah Indonesia di bawah Presiden Jokowi tidak lagi menjadi Indonesia yang malu dalam mengutarakan pikiran dan akan membela kepentingan negara dengan penuh semangat. Salah satu bentuk penyampaian pikiran dan pembelaan kepentingan negara dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, pemerintah Jokowi menjalankan kebijakan membangun kewibawaan Indonesia dalam teritori lautnya. Salah satunya dengan cara menangkap dan menenggelamkan kapal para pencuri ikan ilegal di laut Indonesia. Kebijakan penenggelaman kapal yang di bawah komando Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) menjadi isu kebijakan luar negeri di bawah pemerintahan Jokowi karena mayoritas kapal yang ditenggelamkan adalah milik warga negara asing. Kebijakan ini bukan hanya berupaya membangun kewibawaan negara di mata dunia, melainkan juga memberikan efek jera bagi siapapun pelakunya.

Meski hubungan Indonesia dengan negara-negara yang kapal nelayannya terkena dampak atas penenggelaman menjadi kurang harmonis, namun langkah ini menciptakan kesempatan bagi Jokowi untuk merealisasikan kebijakan Poros Maritim Dunia. Meski demikian, tampaknya kebijakan Poros Maritim Dunia ini baru sebatas di tataran elite, belum menjangkau hingga rakyat bawah. Sampai saat ini, misalnya, tidak ada lembaga formal khusus yang bertugas untuk menyebarluaskan gagasan dan pemahaman tentang Poros Maritim Dunia. Menteri Koordinator Kemaritiman pun, sepertinya tidak melakukan tugas, peran, dan fungsi itu. Di samping itu, orientasi doktrin Sistem Pertahanan Semesta (Sishanta) masih terlalu dipersepsikan sebagai pertahanan darat. Sedangkan Doktrin Eka Sasana Jaya, untuk wawasan maritim belum diterapkan secara sinergis lintas kelembagaan sehingga 'budaya pedalaman' tampaknya masih lebih kuat daripada 'budaya maritim' yang hendak dicita-citakan oleh Jokowi. Selain itu, doktrin nasional terkait dengan maritim belum dirumuskan secara jelas dan gamblang sehingga strategi dan postur kekuatan pertahanan nasional belum bisa sepenuhnya mengarah—apalagi mendukung—pada perwujudan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Dalam hal ini, pembangunan maritim dunia tersebut belum dikaji secara matang sehingga pelbagai potensi yang ada belum dapat mendukung

kebijakan ke arah itu. Pemerintah belum punya *grand strategy* mengenai doktrin maritim nasional sebagai acuan pembangunan kemaritiman guna mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Pemerintah pun belum secara serius melakukan sosialisasi mengenai prinsip geopolitik dan geostrategi nasional guna mendukung Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Oleh karena itu, beberapa strategi dan upaya yang dapat dilakukan untuk mewujudkan ‘mimpi’ tersebut agar kewibawaan dan kedaulatan Indonesia sebagai negara tetap terus dapat ditegakkan. Adapun strategi konkret itu adalah: (i) meningkatkan pemahaman sumber daya manusia mengenai implementasi geopolitik dan geostrategi nasional dalam mengelola negara, khususnya di bidang kemaritiman, (ii) meningkatkan sinergi dan fokus berbagai regulasi di bidang kemaritiman, dan (iii) mengoptimalkan pemanfaatan anggaran dan hasil penelitian dan pengembangan (litbang) dalam pembangunan sarana dan prasarana di bidang kemaritiman.

Upaya untuk memenuhi ketiga strategi tersebut adalah: (i) menyusun *Grand Strategy* mengenai doktrin maritim nasional sebagai acuan pembangunan kemaritiman guna mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia; (ii) mewujudkan sarana dan prasarana maritim serta industri kemaritiman seperti pengembangan armada, kepelabuhanan, dan fasilitas keselamatan pelayaran yang mengutamakan muatan lokal, secara tepat guna dan efisien di sepanjang Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sesuai karakteristik serta kondisi geografis Indonesia; (iii) melakukan sosialisasi mengenai prinsip geopolitik dan geostrategi nasional guna mendukung Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, antara lain dengan cara memberi muatan kemaritiman dalam: (a) kurikulum pendidikan dasar, menengah, dan tinggi, (b) kursus mandiri, dan (c) pelatihan serta pendidikan bagi masyarakat umum (pendidikan non-formal); (iv) menyusun prioritas program riset dan memperkuat lembaga riset yang berorientasi produk, misalnya di bidang *ocean and coastal engineering*, untuk mendukung industri maritim dengan melibatkan dunia industri dan dunia pendidikan, dan sebagainya.

## Penutup

Hubungan bilateral Indonesia-China mengalami pasang-surut dan pasang-naik serta menunjukkan dinamika tersendiri. Hubungan tersebut pernah tegang, tapi juga pernah sangat mesra. Indonesia secara khusus memperdalam kerja sama bilateral dengan China beberapa tahun

belakangan ini, tentunya dengan dukungan perekonomian China yang terus berkembang. Hubungan yang semakin mesra dengan China tersebut bukan tanpa alasan. China dianggap lebih responsif terhadap berbagai kebutuhan pembangunan infrastruktur di Indonesia termasuk dalam hal peningkatan kekuatan pertahanan—apalagi jika dibandingkan pengalaman embargo militer Indonesia oleh AS selama 1999-2005.

Akan tetapi di pihak lain, perubahan yang terjadi, membuat beberapa pihak mempertanyakan konsep hubungan luar negeri “Bebas-Aktif” yang selama ini diterapkan oleh Indonesia. Khususnya dengan kemampuan dan kekuatan yang dimiliki oleh China untuk menggantikan peran AS dalam kerja sama bidang perekonomian dan pertahanan dengan Indonesia. Secara langsung maupun tidak langsung hal ini akan berdampak pada hubungan Indonesia dengan AS. Oleh karena itu, apabila pemerintah Jokowi ingin mengedepankan pola kerja sama dengan China dalam pelbagai hal, sebaiknya terlebih dahulu pemerintah Indonesia perlu juga menyeimbangkan hubungannya dengan negara lain, terutama AS, yang selama ini telah menjadi penopang rezim Orde Baru hingga pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono.

Dalam konteks lain, kendati pemerintah Jokowi terasa begitu mesra dengan China dalam hal militer, ekonomi, dan lainnya, namun bara dalam sekam terkait dengan beberapa kali insiden di kepulauan Natuna, perlu disikapi secara serius. Kedaulatan laut dan darat Indonesia adalah harga mati yang wajib dipertahankan. Oleh karena itu, ide Jokowi terkait membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia patut terus diapresiasi secara positif.