e-ISSN: 2550-0813 | p-ISSN: 2541-657X | Vol 11 No 10 Tahun 2024 Hal. : 4031-4041

**NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial**

available online http://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/index

# PERSPEKTIF MARITIM INDONESIA DALAM STRATEGI DIPLOMASI DAN KONEKTIVITAS JALUR LAUT

**Meinarti Saraswati, Marsetio, Rudiyanto, Pujo Widodo,**

**Herlina Risma Juni Saragih, Kristijarso, Panji Suwarno**

Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional,

Universitas Pertahanan Republik Indonesia

**Abstrak**

Sebagai negara kepulauan yang berada pada posisi strategis dunia mewajibkan Indonesia membuka wilayahnya menjadi jalur lintas internasional untuk keperluan komunikasi dan transportasi internasional. Terbukanya jalur konektivitas laut bagi internasional memberikan peluang kegiatan ekonomi, namun di sisi lain menimbulkan tantangan berupa ancaman keamanan yang harus dihadapi Indonesia sebagai negara yang berdaulat penuh. Dinamika ancaman maritim dan penguasaan sumberdaya menimbulkan beragam konflik yang terjadi di yurisidiksi Indonesia, maka Indonesia dituntut untuk sigap menjaga keamanan jalur konektivitas lautnya ditengah keterbatasan dan tantangan serta tuntutan memprioritaskan misi perdamaian dunia. Tujuan penelitian sebagai analisa strategi pemerintah Indonesia dalam menghadapi dinamika ancaman maritim global secara damai melalui diplomasi keamanan maritim. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif melalui pengumpulan data studi literatur, pengembangan teori dan pengolahan data penelitian sebelumnya. Hasil penelitan dapat menunjukkan arah kebijakan serta bagaimana konsistensi politik Indonesia dalam menyikapi tantangan keamanan maritim di jalur konektivitas laut.

**Kata Kunci:** Diplomasi Maritim, Konektivitas Laut, Keamanan Maritim, Indonesia.

## PENDAHULUAN

Indonesia secara geografis terletak di antara dua benua Asia-Australia dan dua samudera Hindia-Pasifik, dengan demikian wilayah Indonesia berada pada posisi silang strategis bagi kegiatan pelayaran dunia.

*Correspondence Address : dianlapoliwa@gmail.com
DOI : 10.31604/jips.v11i10.2024. 4031-4041
© 2024UM-Tapsel Press

Disempurnakan dengan sumberdaya dan keanekaragaman hayati, Indonesia tersusun dari bentangan 17,500 lebih gugusan pulau dari Timur ke Barat dan garis pantai sepanjang lebih dari 81,000 kilometer, dan tiga per-empat wilayah berupa laut. Keunggulan lokasi dan sumberdaya kelautan ini pernah membawa Nusantara mencapai kejayaan maritim di bawah pimpinan Kerajaan Majapahit pada abad ke-13 oleh Raden Wijaya, Hayam Wuruk dan Patih Gajah Mada, dimana Majapahit berhasil mempersatukan Nusantara dengan kekuatan armada laut dan memperluas pengaruh hingga ke negara-negara asing, seperti Siam, Ayuthia, Lagor, Campa (Kamboja), Anam, India, Filipina, China . Akan tetapi, perkembangan bahari Indonesia harus terpuruk dan justru laut dijadikan benteng pemisah oleh kepentingan kolonial selama masa Perang Dunia I dan II. Hal ini membawa bangsa Indonesia seakan lupa akan jati dirinya sebagai bangsa pelaut, bahkan menurut mantan mentri pendidikan kebudayaan era order baru, Daoed Joesoef ironisnya bahwa bangsa Indonesia semakin kehilangan keberanian dan gemar saling menjatuhkan, tidak seperti karakter pelaut yang berani dan jujur, yang dikutip dari Kompas edisi 16 Oktober 2013 dan disadur dalam buku Sea Power Indonesia karya Prof Dr Marsetio (2014).

Kondisi ini sebenarnya telah diwaspadai oleh para pendiri bangsa *(founding fathers)* yang telah berjuang dengan merumuskan persatuan Nusantara melalui konsepsi "Negara Maritim Nusantara" Deklarasi Juanda tahun 1957, sebagai perjuangan agar dunia mengakui wilayah kedaulatan maritim Indonesia menjadi bagian yang tak terpisahkan dari Negara Kesatuan Republik Indonesia. Perjuangan yang akhirnya mendapatkan pengakuan melalui ratifikasi konvensi internasional ke-III PBB tahun 1982 tentang hukum laut *(United Nations Convention on the law of The Sea- UNCLOS 1982).*

Dalam Konvensi ini menegaskan batas wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan (UNCLOS pasal 46), memiliki hak penuh dalam pengelolaan sumberdaya dalam yurisdiksi lautnya, serta memiliki hak penegakkan hukum dan melakukan proses peradilan (UNCLOS pasal 73). Namun disamping itu Indonesia memiliki kewajiban mengakomodasi kepentingan internasional khususnya pelayaran dan penerbangan yang melalui wilayahnya melalui tiga jenis lintas navigasi yakni hak Lintas Damai (UNCLOS pasal 19), Lintas Transit (UNCLOS pasal 38) dan Lintas Alur Laut Kepulauan dengan normal mode (UNCLOS pasal 53).

Indonesia berkewajiban untuk membuka akses bagi lintas perdagangan internasional, maka dibentuk kesepakatan berupa penetapan jalur resmi berdasarkan IMO *(International Maritim Organization)* yang menghubungkan beragam bentuk pelayaran internasional sebagai *Sea Lanes of Communication (SLOC)* dan *Sea Lanes of Oil Trade (SLOT)* serta diterjemahkan dalam tiga jalur *life line* nasional ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) yang disahkan melalui PP No 37 Tahun 2002 sebagai alur terbuka untuk dilalui oleh kapal asing berdasarkan konvensi hukum internasional.

Dari sejarah kejayaan maritim Nusantara serta tanggungjawab bangsa dalam menjaga dan mengelola potensi maritimnya, Konsep Poros Maritim Dunia (PMD) yang dideklarasikan 13 November 2014 oleh Presiden Joko Widodo pada forum internasional Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) di Myanmar menjadi visi logis demi pengukuhan posisi Indonesia sebagai pusat maritim. Meskipun harus diakui bahwa semenjak zaman kolonial hingga reformasi, kecintaan pada maritim Indonesa belum kembali membudaya

sehingga agenda PMD membutuhkan perencanaan lebih matang agar kembali menumbuhkan kesadaran maritim pada masyarakat dan pelaku industri Indonesia.

Dalam upaya menancapkan pengaruh sebagai pusat maritim dunia, pemerintah Indonesia memerlukan strategi yang tepat, salah satunya dengan manajemen konektivitas transportasi laut menggunakan modal geografinya karena kekuatan konektivitas mampu mendorong serta mempengaruhi pergerakan industri dan arus komoditas dagang serta mengoptimalkan penyerapan ekonomi. Dapat digarisbawahi bahwa kebijakan konektivitas transportasi memainkan peran penting dalam pembangunan ekonomi Nusantara menuju kebangkitan maritim. Selain manajemen yang tepat, perjalanan menuju PMD berhadapan dengan dinamika geopolitik negara lain, termasuk tantangan hegemoni negara adikuasa yang obsesif dan memiliki pengaruh militer maupun ekonomi yang besar di dunia. Indonesia harus cermat menempatkan diri serta merancang strategi dan komunikasi untuk peningkatan kewaspadaan keamanan. Berhadapan dengan dinamika tersebut, diperlukan strategi diplomasi negara yang tepat karena setiap kebijakan akan berkaitan erat pada resiko aksi-reaksi baik positif maupun negatif yang dapat membahayakan negara.

Perkembangan industri dan globalisasi maritim berperan pada berkembangnya aktivitas maritim termasuk permasalahan batas wilayah teritori. Kondisi alam Indonesia dan sumberdaya yang besar mengundang beragam pihak luar untuk datang dan mengambil keuntungan. Jika negara mampu menjaga dan mengelola dengan baik maka keuntungan yang didapat sangat besar. Akan tetapi berlaku sebaliknya, tanpa kebijakan pengelolaan yang baik maka kerugian tidak hanya pada rusaknya atau habisnya sumber daya namun juga terhadap ancaman keamanan kedaulatan yang dapat merugikan negara.

Keterlibatan negara dalam keamanan maritim juga bergantung pada kemampuan dan konsistensinya, terutama dalam kebijakan keamanan dalam menyikapi ancaman maritim. Ancaman maritim dapat berupa ancaman langsung maupun tidak langsung tergantung pada letak geografis setiap negara, dan setiap ancaman yang bersifat luas mendorong setiap negara untuk berkontribusi dalam menerapkan upaya penjagaan keamanan maritim (Germond, 2015).

Mengacu pada teori *sea power* Indonesia, bagaimana rekomendasi strategis yang harus diambil pemerintah suatu negara dengan mengembangkan proyeksi dan kekuatan maritim melalui sistem pertahanan bahwa kekuatan menguasai laut atau *sea power* tidak hanya mengenai armada kapal perang namun mencakup pengembangan segala potensi kekuatan nasional yang menggunakan laut sebagai wahananya. (Marsetio, 2014)

Menyikapi tantangan berupa keterbatasan anggaran dan teknologi, maka diplomasi maritim diperlukan mengacu pada strategi negosiasi terkait wilayah samudra dan lautan antar negara, antara lain pendekatan jalur damai dari negara untuk meningkatkan kerjasama, menyelesaikan perselisihan, dan memajukan kepentingan nasional terkait maritim. Komunikasi dan negosiasi antar negara sebagai alat membangun kesepakatan dan beragam alternative damai pada setiap masalah maritim, seperti penyelesaian konflik batas wilayah, kerjasama pengelolaan sumber daya, dinamika keamanan dan perlindungan lingkungan. Peran diplomasi maritim dianggap penting dalam bagi Indonesia untuk menentukan

arah kebijakan konektivitas laut, karena ditemukan keterkaitan yang erat yang mampu mendorong kerjasama serta kolaborasi di bidang maritim.

Dalam tulisan ini peneliti ini menyoroti pentingnya komitmen diplomasi maritim yang independen pada kebijakan konektivitas transportasi laut di jalur ALKI demi suksesi Indonesia menuju kebangkitan maritim yang berdaulat. Penulis bermaksud menjawab dua pertanyaan mendasar,

1. Bagaimana kondisi Indonesia dalam konektivitas jalur laut?
2. Bagaimana Strategi diplomasi maritim yang tepat dalam menghadapi keamanan maritim nasional?

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk menjelaskan fenomena, persepsi, motivasi dan tindakan dengan penjelasan deskriptif dalam bentuk kata-kata dan bahasa dengan memanfaatkan metode alamiah. Pemilihan metode kualitatif atas asumsi serta ketepatan analisa pada fenomena yang berlaku dengan dimensi jamak dan dinamis atas ruang dan waktu atau situasional. Dengan menggunakan sumber data sekunder dari studi kepustakaan, dari penelitian sebelumnya.

Penulis melakukan pengecekan data sumber dengan teknik diskusi dan analisa arsip, dokumen serta analisa kasus atau kejadian. Dengan demikian data yang valid adalah data yang tidak berbeda antara data yang dilaporkan oleh peneliti dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek penelitian (Sugiyono, 2013).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Sejarah dan Perkembangan Konektivitas Jalur Laut Indonesia.

Sebagai negara bahari, Indonesia memiliki beberapa laut utama diantaranya Laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda, dimana ketiga titik laut ini merupakan kawasan perdagangan yang penting dunia terutama Asia Tenggara. Sejarawan Meilink Roelofzs dalam bukunya menjabarkan bahwa sebelum kedatangan para pedagang Portugis dan Belanda, perdagangan antarpulau terlah terjadi di wilayah Indonesia dengan komoditi utama berupa beras dan lada, dan dengan menggunakan kapal-kapal pribumi yang cukup besar (Meilink-Roelofsz, 1962).

Perkembangan maritim Nusantara dapat dibagi dalam beberapa periode sejarah, yakni periode pertama pada masa kerajaan, dimana kekuatan maritim nusantara berada pada posisi puncak kejayaan yang disegani. Kerajaan besar Nusantara tercatat dari bukti sejarah peninggalan kerajaan Kutai, Majapahit, Sriwijaya. Bahkan dokumen tercatat bahwa Marco Polo, seorang pedagang dan penjelajah Italia juga menyatakan kejayaan dari kerajaan Nusantara dengan keunggulan perdagangan logam mulia yang melimpah dengan jumlah sangat besar (Nugroho, 2010).

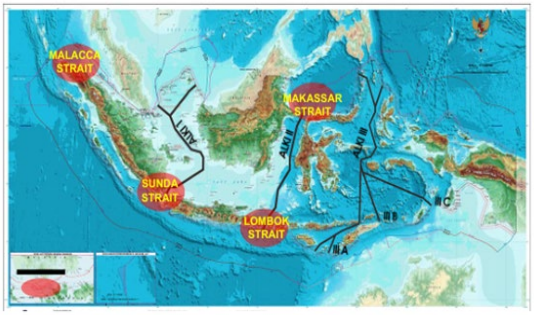
Sejarah mencatat bahwa kerjasama perdagangan antar negara yang menguntungkan terus berkembang, namun keserakahan menimbulkan keinginan untuk menguasai sumberdaya, yang akhirnya membawa kemunduran besar bagi kondisi maritime dan memberikan pengalaman serta penderitaan bagi nusantara pada masa kolonialisme. Nusantara yang dahulu berjaya menjadi terisolir karena hanya difungsikan sebagai lumbung kepentingan negara penjajah. Bahkan kondisi Nusantara sebagai negara kepulauan justru dimanfaatkan para penjajah hingga masa Jepang, dimana Jepang berusaha mengisolasi nusantara dengan membatasi pelayaran internasional serta menyita operasi kapal perusahaan pelayaran logistik warisan Belanda yang berpusat di

Batavia, *Koninkklijke Paketvaart Maatshappij (KPM).*

Periode selanjutnya adalah masa kemerdekaan, dimana order lama atau pemerintahan dibawah presiden Ir Soekarno berusaha menata kembali kekuatan maritim melalui perjuangan dan perundingan internasional dan nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda, termasuk pembuatan PT PELNI dan perjuangan Deklarasi Juanda. Sementara pada periode orde baru selama 32 tahun, Presiden kedua Indonesia, Soeharto membawa Indonesia pada prioritas pembangunan wilayah darat dan penguatan stabilitas ekonomi-politik berbasis pertanian, kebun dan tambang, sehingga kedirgayaan maritime belum mendapat cukup perhatian meskipun perjuangan Juanda terus diupayakan dalam batas teritorial dan mencapai pengakuan internasional yang menggembirakan pada tahun 1982.

Kondisi Indonesia kembali berkembang setelah masa reformasi 1998, pemerintah kembali membuka lembaran perhatian atas kondisi maritim. Peningkatan maritim mulai dicanangkan seperti Deklarasi Bunaken. Pengembangan department eksplorasi laut, Deklarasi Seruan Sunda Kelapa, Konferensi Laut Dunia DEKIN hingga visi Poros Maritim Dunia (PMD) pada tahun 2014.

Perwujudkan peran strategis perairan Indonesia kembali tercatat melalui penetapam tiga jalur ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) di wilayah kepulauan NKRI pada tahun 2002 hingga pada bulan Juni tahun 2019 dalam sidang Council IMO di London perihal penetapan ALKI-1 dan ALKI-2 sebagai *Traffic Separation Scheme (TSS).*




**Gambar.** Peta ALKI dan Choke Point Indonesia. Sumber: kkp.go.id.

- ALKI I melintasi Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda.
- ALKI II melintasi Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, Selat Lombok.
- ALKI III Melintas Samudra Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu.

Indonesia membuat suatu aturan khusus yang disebut *19 Rules Of Indonesia Archipelagic Sea Lanes Passage* atau 19 aturan dalam melakukan lintas di Alur Laut Kepulauan Indonesia. 19 aturan lintas ALKI ini dihasilkan dari Rapat Kerja Nasional Cisarua 1996 yang merupakan kristalisasi dari aturan dalam UNCLOS dan hukum kebiasaan Internasional. Ketentuan ini bukan hanya ketentuan rejim lintas transit, akan tetapi memuat juga ketentuan terkait dengan rejim lintas damai.

Sebanyak 19 aturan mengalami perkembangan dimana Hukum internasional memberikan kewenangan bagi negara kepulauan membentuk aturan hukum tak terkecuali mengenai penangkapan ikan illegal di perairan kepulauan atau alur laut kepulauan. Dan apabila terjadi suatu kasus pelanggaran illegal fishing yang melibatkan kapal ikan asing maka aturan hukum nasional lebih diutamakan sebagai landasan hukum.

Selain penetapan batas wilayah, pengembangan infrastruktur

dan industri perkapalan termasuk pembangunan tol laut diwacanakan untuk mewujudkan konektivitas yang efektif serta dapat mengurangi kesenjangan harga antara wilayah Barat dan Timur Indonesia.

**Strategi Diplomasi dan Keamanan Maritim**.

Menurut Keputusan Mentri Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia No 128 tahun 2019 tentang Buku Putih Diplomasi Maritim, bahwa diplomasi maritim memiliki peran strategis untuk melaksanakan politik luar negeri yang mengoptimalkan potensi kelautan. Diplomasi keamanan maritim dapat diartikan sebagai rangkaian pendekatan keamanan untuk menjaga keberlangsungan aktivitas yang terkait sumberdaya dan potensi wilayah perairan, termasuk di dalamnya kebijakan konektivitas transportasi laut.

Kebijakan konektivitas transportasi laut diantaranya meningkatkan keterhubungan antar-pelabuhan, jalur pelayaran, dan infrastruktur terkait guna mendukung perdagangan, investasi, dan pertumbuhan ekonomi. Berikut adalah beberapa strategi dalam diplomasi keamanan maritime dan konektivitas transportasi laut:

1. Kerjasama Regional: Negara-negara di suatu wilayah dapat bekerjasama meningkatkan keamanan maritim secara kolektif. Kerjasama berupa pembentukan forum regional untuk memperkuat koordinasi nyata pengamanan perbatasan antara negara-negara tetangga.
2. Pertukaran Informasi dan Intelijen: Meningkatkan pertukaran informasi dan intelijen antar negara dapat membantu mengidentifikasi potensi ancaman dan tindakan ilegal.
3. Patroli Bersama: Melalui patroli bersama di wilayah perairan negara menunjukkan eksistensi keamanan sebagai upaya menanggulangi aktivitas ilegal, seperti perompakan atau penyelundupan.
4. Pembangunan Infrastruktur Keamanan: Investasi dalam infrastruktur sistem pemantauan maritim, peningkatan kapasitas patroli, dan instalasi keamanan di pelabuhan, dapat meningkatkan keamanan perairan dan infrastrukturr transportasi laut.
5. Perjanjian dan Kesepakatan Internasional: untuk mengatasi masalah keamanan maritim bersama tentang penanganan kejahatan maritim, keamanan pelabuhan, dan pertahanan terhadap ancaman bersama.
6. Pelatihan dan Kapasitas Institusional: dapat membantu negara-negara mengelola dan merespons ancaman dengan lebih efektif.
7. Pencegahan Konflik: Diplomasi keamanan maritim juga mencakup upaya pencegahan konflik antara negara-negara yang dapat mempengaruhi keamanan transportasi laut. Dialog dan negosiasi adalah upaya menurunkan suhu ketegangan demi mencegah perang.

Penerapan diplomasi keamanan maritim dalam kebijakan konektivitas transportasi laut bertujuan menciptakan lingkungan yang aman dan stabil bagi

perdagangan laut dan investasi, serta untuk melindungi kepentingan bersama negara-negara di wilayah perairan yang terkait.

Sejak terbentuknya kabinet kerja pada tahun 2014, pemerintah Indonesia telah mencita-citakan pembangunan kelautan Indonesia sebagai poros maritim dunia melalui Keputusan Presiden (Perpres) Nomor 16 Tahun 2017 melalui 7 (tujuh) pilar kebijakan maritim Indonesia

- Pengelolaan sumber daya maritim dan pengembangan sumber daya manusia (SDM);
- Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan maritim;
- Tata kelola dan kelembagaan maritim;
- Terbentuknya ekonomi dan infrastruktur maritim serta peningkatan Kesejahteraan,
- Pengelolaan ruang maritim dan perlindungan lingkungan laut,
- Kebudayaan maritim,
- Diplomasi maritim.

Implementasi kebijakan kelautan nasional menjadi fokus kajian tim peneliti dari Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI pada tahun 2018, dimana analisis mengenai konsep Poros Maritim Dunia dihubungkan dengan pembangunan infrastruktur konektivitas laut Indonesia. Konektivitas maritim Indonesia dianalisis dalam konteks regional ASEAN, beserta tantangan dalam strategi diplomasi maritim Indonesia. Bagaimana kondisi maritim dan peluang bagi Indonesia dapat berjaya menghadapi setiap ancaman.

Menurut laporan Sekretaris Jenderal Persatuan Bangsa – Bangsa (PBB) mengenai lautan dan hukum laut pada tahun 2008 menjabarkan potensi ancaman maritim diantaranya pembajakan dan perampokan, terorisme, perdagangan gelap dan senjata pembunuhan masal, narkotika, penyeludupan dan perdagangan manusia melalui laut, penangkapan ikan illegal dan kerusakan yang disengaja dan tidak sah terhadap lingkungan. Semua ancaman kemanan maritim dapat di gambarkan dalam matriks relasi dari Teori Keamanan Maritim yakni hubungan antara Lingkungan *(marine environment),* ekonomi *(economic development),* Sumberdaya manusia *(Human Security)* dan Keamanan nasional *(national Security).* (Buerger, 2015).

Dalam dunia ekonomi internasional, sistem rantai pasokan merupakan kegiatan utama yang melibatkan kerjasama antar negara. Dengan metode transportasi laut yang lebih efisien secara biaya serta lebih ramah lingkungan dibandingkan moda transportasi udara, selaras dengan komitmen misi global PBB SDG *(Sustainability Development Goals).*

Regulasi dan Undang-Undang Indonesia telah disahkan dalam mendukung perkembangan maritim. Beberapa undang-undang maritim penting di Indonesia antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran:, termasuk izin kapal, keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim, serta hak dan kewajiban para pelaku usaha pelayaran.
2. Undang-Undang Nomor 32/ 2014 tentang kelautan yang membahas aspek pengelolaan sumber daya kelautan dan perairan, termasuk penataan ruang laut, konservasi sumber daya ikan, pengembangan wilayah pesisir, dan perlindungan lingkungan laut.

3. Undang-Undang Nomor 5/ 2014 tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau kecil di Indonesia, mencakup perencanaan, pengelolaan sumber daya alam, dan perlindungan lingkungan.
4. Undang-Undang Nomor 23/ 2014 tentang pemerintahan daerah. Meskipun tidak secara khusus mengatur maritim, namun memberikan kewenangan pemerintah daerah untuk mengelola sumber daya alam, termasuk sumber daya kelautan dan perairan di wilayah mereka.
5. Undang-Undang Nomor 21/2019 tentang perompakan, tindakan pemberantasan di perairan Indonesia serta dasar hukum bagi penegakan keamanan maritim.
6. Undang-Undang Nomor 24/ 2007 perihal penanggulanan bencana termasuk yang dapat terjadi di wilayah pesisir dan perairan.
7. Undang-Undang Nomor 45/ 2009 tentang perubahan atas Undang-Undang 17 / 2008 tentang Pelayaran: Sebagai amendemen undang-undang ini mencakup beberapa perubahan dan penambahan terkait pelayaran di perairan Indonesia.

Rencana Aksi Kebijakan Maritim Indonesia periode 2021-2025 dituangkan dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2022, dan Kebijakan Maritim Indonesia dilaksanakan melalui program dan kegiatan kementerian mengenai kebijakan dan prosedur pelaksanaannya, memberikan pedoman umum bagi pemerintahan dan lembaga bidang maritim untuk percepatan pelaksanaan Poros Maritim Dunia Tahun 2021-2025.

**Perspektif Pemerintah terhadap konektivitas maritim**

Menjawab pertanyaan penelitian pertama tentang bagaimana kondisi Indonesia dalam konektivitas jalur laut. Dapat dijawab bahwa berdasarkan beragam kebijakan yang ada, tampak Pemerintah Indonesia telah menyadari keberadaan aset dan potensi sebagai kepulauan terbesar di dunia, dimana Indonesia memiliki potensi maritim yang besar dari sisi geografi yang bernilai ekonomi sangat besar.

Salah satu rencana pemerintah RI mengembangkan potensi ini melalui pengembangan industri maritim, pembangunan infrakstruktur pesisir maritim dengan *shipping industry* karena erat kaitannya dengan kelancaran transportasi dan distribusi barang. Keberadaan industri pelayaran selain meningkatkan konektivitas namun dapat memainkan peran penting mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan *sustainability development goals* PBB dalam konektivitas laut, karena transportasi laut memiliki resiko paling minim dari moda transportasi lainnya.

Dan untuk menjawab pertanyaan penelitian kedua tentang bagaimana strategi diplomasi maritim yang tepat dalam menghadapi keamanan maritim nasional, yakni pemerintah telah menjalankan strategi berbasis kerjasama dengan tujuan pembangunan ekonomi dengan beragam kerjasama dan pembukaan investasi, terutama untuk mendukung perkembangan industri maritim potensial, seperti perkapalan dan pelabuhan serta semua unit bisnis turunannya seperti transportasi, pergudangan, *procurement, customs, finance, insurance* dan perbankan. Dari semua unit bisnis tersebut diprediksikan mampu membuka aktivitas ekonomi berupa lapangan kerja yang padat karya,

pengembangan teknologi dan iptek serta keuangan dengan siklus perputaran yang ramai.

Strategi pembangunan berbasis ekonomi kemakmuran dan penciptaan keamanan merupakan dua tugas kewajiban negara sebagai pelindung bangsa yang bermakna pertahanan, dengan prinsip politik internasional Indonesia Bebas Aktif - Non Blok dan mengedepankan diplomasi damai, maka sangat berlaku bahwa *"seribu kawan terlalu sedikit, satu lawan telalu banyak"* merupakan *smart strategy* politik tetangga baik yang bertujuan menjaga perdamaian dan kerjasama yang menguntungkan.

Namun Indonesia sebagai negara berdaulat dan sebagai pelindung negara, maka *smart diplomacy* atau diplomasi pintar harus disertai ketegasan dalam penegakkan hukum nasional untuk menghadapi tantangan dan gangguan, baik tantangan pertahanan militer maupun non militer. Pengawasan kawasan perbatasan, maupun perlindungan arus lintas barang dan jasa melalui patroli berkala dari beragam instansi seperti Bakamla, Bea Cukai, Polairud, KPLP dan lainnya sesuai wilayah tugasnya untuk melengkapi fungsi TNI AL dalam pengamanan perairan Nusantara. Melalui sinergi pengawasan sumberdaya maupun kerjasama yang kuat, maka kegiatan ekonomi di lintas laut dapat terus berjalan sesuai koridor negara dan undang-undang yang berlaku di Indonesia.

## SIMPULAN

Dengan posisi strategis yang dimiliki Indonesia di antara dua samudra besar Hindia-Pasifik, sudah waktunya Indonesia berani mengolah kemampuannya menarik keuntungan yang optimal, termasuk dalam ikut mengatur tata kelola maritim dunia. Kondisi Indonesia atas konektivitas transportasi laut, dapat dijawab bahwa Pemerintah telah memiliki perhatian pada pembangunan konektivitas laut dengan pembangunan infrastruktur, modernisasi teknologi pelabuhan dan hubungan kerjasama antar negara dengan tujuan ekonomi dan perdagangan.

Dengan transportasi laut yang baik membina kolaborasi antar negara dalam membuka konektivitas pertukaran budaya, pertumbuhan ekonomi dan peningkatan perdagangan antar negara sehingga menciptakan hubungan yang saling menguntungkan dalam pembangunan dan investasi. Hal ini dapat membantu menciptakan lapangan kerja dan merangsang pertumbuhan ekonomi di wilayah dimana pelabuhan berada.

Melalui dukungan strategi diplomasi keamanan maritim yang tepat, Indonesia dapat menghadapi dinamika global ditengah himpitan keterbatasan serta desakan negara maju yang lebih modern. Strategi diplomasi Indonesia sudah tepat dengan tetap berkoitmen pada sikap politik bebas aktif serta tidak memihak. Prinsip *smart diplomacy* dan stategi maritim yang berdikari mampu mencairkan celah potensi keuntungan tanpa merusak perdamaian. Indonesia sudah tepat memposisikan diri sebagai fasilitator perdamaian dengan mengusung kerjasama bilateral maupun menegosiasikan perjanjian secara efektif, demi konsensus konektivitas transportasi laut yang berada dalam teritori negaranya.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah peningkatan konektivitas transportasi laut merupakan cara pemerintah Indonesia menggerakan pembangunan maritim. Melalui peningkatan kerjasama dan strategi diplomasi yang tepat diharapkan mampu menciptakan keberlangsungan ekonomi yang positif bagi setiap negara yang bekerjasama. Sebaliknya, kebijakan

konektivitas transportasi maritim yang lemah belum dapat memfasilitasi keuntungan termasuk bagi pemilik lahan atau teritori. Maka rekomendasi penulis bahwa potensi besar Indonesia dalam mewujudkan kekuatan maritim wajib menjadi perhatian khusus dan terus dilanjutkan oleh pemerintahan Indonesia sebagai komitmen yang harus dijalankan. Kejayaan maritime dapat dicapai jika semua pihak mampu berperan baik dengan tujuan kebangsaan, sebagai hub maupun gate utama rute perdagangan *(trade routes)* dan jalur pelayaran (*shipping lanes*) dunia yang melalui lintas perairan laut Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA


Adam, Lukman (editor). (2015). Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia. Jurnal Politica Vol 6 No 1. ISSN: 2087-7900.

Ali, Ichsnul Mutaqin. Yudho, Lukman. Sianturi, Dohar (2022). Strategi Pertahanan Laut dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Maritim di Wilayah Laut Indonesia. Jurnal Education and Development Institu Pendidikan Tapanuli Selatan Vol 10 No 2. E.ISSN. 2614-6061

Brata, TA. (2011). Peran Kepemimpinan dalam Mengendalikan Konflik. Jurnal: Media Wahana Ekonomika Vol 7 No 4

Buerger, Christian. (2015). What is Maritime Security

Buntoro, Kresno. (2012). Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek Dan Kendala, Perpustakaan Nasional RI, Jakarta.

Cendana, Marcheliwan Putra & Christine Wonoseputro. (2015). Museum Maritim Nusantara di Surabaya, JURNAL eDIMENSI ARSITEKTUR. Vol. III, No. 2, 457-464.

D. Negarayati Siregar (2001). Ketahanan Nasional Indonesia Penangkal Disintegrasi Bangsa dan Negara. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Daswati. (2012). Implementasi Peran Kepemimpinan dengan Gaya Kepemimpinan Menuju Kesuksesan Organisasi. Jurnal: Academica Fisip Untad Vol 04 No 1.

Djalal, Hasjim. (2010). Deklarasi Djuanda Dalam Perspektif Sejarah.

Frederick, W.H. (2011). Historical setting. In W. H. Frederick, & R. L. Worden, Indonesia a Country Study. Washington: Federal Research Division Library of Congress.

Germond, Basil. (2015). The Geopolitical Dimension of Maritime Security. Marine Policy Vol 54. doi.0.1016/j.marpol.2014.12.013

Habibah, H, N. (2021). Menganalisis Hubungan Asia Selatan Dengan Indonesia.

Hamid, A. (2013), Sejarah Maritim Indonesia, Yogyakarta: Ombak.

Kemenlu.go.id. Diplomasi Pertahanan Maritim: Strategi, Tantangan dan Prospek. Pusat P2K-OI CSIS: Jakarta.

Kementerian Pertahanan RI.2015. Buku Putih Pertahan Indonesia 2015. Jakarta: Kementerian Pertahanan.

Koentjaraningrat. (1983). Metode Metode Penelitian Masyarakat. Jakarta: Gramedia.

Kusumoprojo, WS. (2009). Indonesia Negara Maritim. Jakarta: Mizan Publika.

Lyle J Morris. (2018). A Premilinary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities. Santa Monica, Calif and Cambridge: RAMD Corporation.

Mahan, A.T. (1989). The Influence of Sea Power Upon History 1660-1793. Boston: Little Brown and Company.

Maritimnews.com. (2017) Kekuatan Pertahanan Indonesia dalam Bingkai Negara Maritim.

Marsetio, D. (2014). Sea Power Indonesia. Jakarta: Universitas Pertahanan

Marsetio. (2014). Sea Power Indonesia. Universitas Pertahanan.

Mawaddah, S, N. Dkk. (2021). Aspek Geostrategi Pada Selat Sunda Dalam Mencapai Visi Poros Maritim Dunia. Jurnal Strategi Pertahanan Laut. Vol 07 No 03

Meilink-Roelofsz, M. A. P. (1962). Asian Trade and European Influence: In the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630. The Hague: Martinus Nijhoff

Menjadi Pengendali Pelabuhan Dunia, Jakarta: Yayasan Suluh Nuswantara Bakti.

Miksic, J.N. (2003). Heterogenetic cities in premodern Southeast Asia. World Archaeology. Vol. 32. No.1.

Minh-Hà, P.C. (2012). Asian Shipbuilding Technology. Bangkok: Asia and Pacific Regional Bureau for Education-UNESCO Bangkok.

Moleong, Lexi J. (2006). Metodologi Penelitaia Kualitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Nugroho, Irwan Djoko. (2010). Meluruskan Sejarah Majapahit. Yogyakarta: Ragam Media

O.W. Wolters (1970). The Fall of Srivijaya Malay History. London: Oxford University Press.

Peraturan Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Nomor 11 Tahun 2014 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Tindakan Khusus Terhadap Kapal Perikanan Berbendera Asing.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Standar Operasional Prosedur Penegakan Hukum Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal (Illegal Fishing).

Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Pembentukan Bakamla Republik Indonesia

Saragih, Herlina JR. (2023). Materi Ajar: Leadership in Global Area. Jakarta: Universitas Pertahanan RI.

Spirit of Majapahit- Pelayaran Napak Tilas Kerajaan Majapahit. Kemnko Marves RI. Sumber: maritim.go.id

Statistik Kemenko Marves disadur dari Laporan Bank Dunia 2021. Laut Untuk Kesejahteraan. Sumber: worldbank.org

Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan RND. Alfabeta, Bandung

Suhendar, Dedi (2014). Optimalisasi Pengelolaan Pulau-Pulau Terluar Guna Meningkatkan Pertahanan dan Keamanan dalam Rangka Menjaga Kedaulatan dan keutuhan NKRI. Perpustakaan Lemhanas RI. Page 15. Sumber: lib.lemhannas.go.id.

Till, Geoffrey. (2009).The Use of Seapower in the 21st Century: Implications for Maritime Security and Safety. Routledge.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisisan Negara

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia

United Nations Convention Law of The Sea 1982.

Wangke, Humprey. (2018). Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim Edisi 1 Cetakan 1. Yayasan Pustaka Obor Indonesia: Jakarta. ISBN 978-602-433-699-8.