



JUSTICIABELEN

Jurnal Hukum

Journal homepage: <http://journal.umg.ac.id/index.php/justiciabelen/index>

Kebijakan Poros Maritim Dan Strategi Ekonom Serta Keamanan Laut

Bambang S. Irianto

Universitas Muhammadiyah Gresik, Jl. Sumatera No.101, Gn. Malang, Randuagung, Kec. Kebomas, Kabupaten Gresik, Jawa Timur 61121, Indonesia.

bambangir1763@gmail.com

Kata Kunci :

poros maritim dunia, Indo-Pasifik, geopolitik

ABSTRAK

Poros Maritim Dunia bagi Indonesia adalah buah pemikiran yang disampaikan Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur, di Naypyidaw, Myanmar pada tanggal 13 November 2014, . Sementara Jepang dan India telah lebih dulu mencanangkan konsep Confluence of the Two Seas pada tahun 2007, disusul Amerika Serikat dengan Rebalancing Toward Asia pada tahun 2011, dan Tiongkok dengan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 di tahun 2013. Keempat kekuatan besar tersebut telah berlomba di kawasan Indo-Pasifik. Penulisan ini mendudukan global maritime nexus, Indo-Pacific, geostrategy sebagai geopolitik Indonesia guna memanfaatkan dinamika geopolitik yang terjadi di kawasan strategis untuk kepentingan nasional Indonesia.

1. Pendahuluan

Poros Maritim Dunia adalah menjadikan Indonesia sebagai negara maritime yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritime, pengamanan kepentingan dan keamanan maritime, pemberdayaan seluruh potensi maritime demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritime dalam politik luar negeri Indonesia lima tahun kedepan. Sehingga dapat kita mengerti, bahwa untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan mencakup praktek dan proses pembangunan maritime diberbagai aspek, seperti politik, sosial-budaya, pertahanan, infrastruktur, dan terutama sekali ekonomi.

Menurut Presiden Jokowi pengembangan sektor kelautan menjadi fokus Indonesia pada abad ke-21 dan menekankan 5 (lima) pilar utama dalam Poros Maritim Dunia yaitu :

1. Budaya maritim: membangun kembali budaya maritim Indonesia melalui redefinisi identitas nasional Indonesia sebagai sebuah negara maritim.

2. Ekonomi maritim: mengelola dan sekaligus melestarikan sumber daya maritim bangsa.

3. Konektivitas maritim: memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut.

4. Diplomasi maritim: optimalisasi soft power dalam menangani ancaman regional dan peningkatan kerja sama bilateral dan multilateral di bidang maritim.

5. Keamanan maritim: mempersiapkan hard power untuk memperkuat kekuatan

pertahanan maritim Indonesia dalam usaha pengamanan wilayah Indonesia.

Dalam Piagam Hukum Laut PBB (United Nation Convention on the Law of the Sea-UNCLOS), harus dipahami bahwa prinsip negara kepulauan yang dianut Indonesia, memiliki konsekuensi besar terhadap sistem pertahanan yang harus dibangun. Penetrasi Tiongkok dan pembangunan pangkalan militer AS. Kemudian pada saat acara seminar bertajuk "Menerjemahkan Gagasan Poros Maritim" di Universitas Nasional, Jakarta, Kamis (9/10/2014), Laksamana TNI Marsetio (Kepala Staf Angkatan Laut) menekankan bahwa TNI mempunyai peran penting dalam bertugas menjaga wilayah perbatasan Indonesia. Pasalnya, di wilayah itu kerap terjadi konflik antar negara. Indonesia memiliki persoalan tapal batas dengan sepuluh negara yang berada di sekitarnya, yaitu Malaysia, Timor-Timur, Singapura, Thailand, Papua Nugini, Australia, Filipina, Brunei Darussalam, Kamboja, dan Tiongkok. Dari sepuluh negara itu, baru dengan Singapura persoalan tapal batas itu selesai. Indonesia memiliki kondisi geopolitik, geostrategi dan demografi yang cukup dan juga Sumber Daya Alam. Kenapa potensi konflik kita terletak pada masalah perbatasan, karena disana terletak sumber daya alam kita yang belum dikelola secara utuh. Persoalannya adalah selain berada di kawasan Asia Tenggara, Indonesia juga berada di tengah-tengah US Pacific Development. Amerika Serikat kini memiliki sejumlah pangkalan militer yang terletak di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara, seperti di Jepang, Korea Selatan dan Singapura.

Gagasan sebagai poros maritim bukanlah merupakan hal yang baru. Prof. AB Lopian (almarhum) telah menyampaikan gagasan serupa sejak tahun 1990-an. Namun gagasan tersebut mendapatkan momentum tertingginya saat ini manakala sejumlah kekuatan besar dunia semakin mengalihkan perhatiannya pada sektor kelautan di Indo-Pasifik. Pada tanggal 22 Agustus 2007, Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe di depan parlemen India menyampaikan pidato yang berjudul "Confluence of the Two Seas", yang mengenalkan pertama kali istilah Indo-Pasifik, yang merupakan kawasan laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik bagian Barat dan Tengah serta perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudera tersebut. Kemudian di bulan November tahun 2011, Presiden Barack Obama menetapkan kebijakan Pivot to the Pacific atau Rebalancing toward Asia sebagai respons atas kebangkitan Tiongkok sebagai kekuatan besar di Asia Pasifik. Wujud dari kebijakan ini adalah memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer AS, kebijakan luar negeri, dan kebijakan ekonomi.

2. Hasil dan Pembahasan

GEPOLITIK INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

A.INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

Poros Maritim Dunia adalah menjadikan Indonesia sebagai negara maritime yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritime, pengamanan kepentingan dan keamanan maritime, pemberdayaan

seluruh potensi maritime demi kemakmuran bangsa, pemerataan ekonomi Indonesia melalui tol laut, dan melaksanakan diplomasi maritime dalam politik luar negeri Indonesia lima tahun kedepan. Sehingga dapat kita mengerti, bahwa untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan mencakup praktek dan proses pembangunan maritime diberbagai aspek, seperti politik, sosial-budaya, pertahanan, infrastruktur, dan terutama sekali ekonomi.

Pada saat gagasan Poros Maritim Dunia dicetuskan oleh Joko Widodo pada debat capres ketiga mengenai Politik Internasional dan Ketahanan Nasional 22 Juni 2014 lalu. Meskipun Indonesia adalah negara kepulauan yang secara fakta 2/3 wilayahnya adalah air, namun kesadaran maritim dalam diri bangsa Indonesia masih sangat kurang. 1 Lekat dengan budaya orientasi darat membuat bangsa Indonesia asing terhadap isu maritim. Padahal pemberdayaan sektor maritime bisa menjadi instrumen negara Indonesia untuk memiliki posisi yang lebih berpengaruh, sehingga dapat semakin meningkatkan peran pemerintah Indonesia pada pergaulan internasional.

Jika dilihat dari unsur-unsur yang dimiliki Indonesia, visi Poros Maritim Dunia ini mungkin sekali akan terwujud. Tapi, terdapat beberapa syarat yang harus dicapai Indonesia untuk menjadi maritime power, dan kemudian Poros Maritim Dunia. Di antara para pakar maritime, akan mengacu kepada pemikiran Alfred Thayer Mahan.

Meskipun Mahan mempersepsikan maritime power (ia menyebutnya sea power) adalah hal-hal yang berkaitan dengan kekuatan Angkatan Laut, namun konsep Mahan penulis adopsi untuk menganalisa syarat seperti apa yang harus dimiliki Indonesia untuk mencapai maritime power.

B. KEAMANAN

Pada ceramahnya di U.S. Naval War College, Geoffrey Till menjelaskan, bahwa di era globalisasi, kedamaian dan kemakmuran sangat

bergantung pada sistem. Ketika sistem terganggu, maka akan berdampak pada sistem keuangan, investasi, dan bursa efek. Aktor atau hal yang dapat merusak sistem dalam keamanan maritime antara lain adalah perompak, teroris, dan illicit trafficking. Perairan Indonesia merupakan bagian vital dari sistem perdagangan dunia. Ekonomi negara besar di Asia Timur, dan begitu pula ekonomi negara mitra dagang mereka, akan terganggu ketika sub-sistem ini terhambat oleh suatu instabilitas. Angkatan Laut berperan memonitor, mengawasi, dan melindungi dari ancaman-ancaman tersebut yang bertujuan untuk menghindari penggunaan yang tidak sesuai dengan hukum.

Angkatan Laut akan semakin disibukkan dalam menangani ancaman-ancaman tersebut. Bagi kepentingan nasional, tentu pengamanan dan pengawasan terhadap domain maritime perlu dilakukan demi meningkatkan pendapatan nasional, namun dari hubungan internasional, kemampuan untuk menjamin keamanan lintas navigasi kapal-kapal internasional dapat memberikan keyakinan bahwa Indonesia mampu menjadi Poros Maritim Dunia. Pada masa kejayaannya, Sriwijaya melakukan hal serupa. Dengan Angkatan Laut yang kuat, Sriwijaya mempertahankan kedaulatan dan menjaga hubungan baik dengan mitra dagang dengan cara melindungi pelayaran perdagangan, menjamin dan menjaga kestabilan perdagangan. Angkatan Laut Kerajaan Sriwijaya pada saat itu mampu menciptakan keamanan di kawasan Asia Tenggara. Manfaatnya selain bagi keuntungan ekonomi, juga mendorong kedigdayaan politik Sriwijaya melalui kewibawaan yang terbangun di mata pesaing-pesaing Sriwijaya. Hari ini, keamanan jalur perdagangan semakin vital dalam politik dunia, Angkatan Laut dapat semakin memainkan peranannya untuk membantu Indonesia menjaga hubungan politik yang baik dengan negara-negara yang berkepentingan melewati perairan Indonesia. Tentu saja hal ini tidak kita berikan begitu saja. Ada harapan bahwa,

dengan menyediakan keamanan bagi kepentingan nasional negara tersebut, mereka pun akan melakukan hal yang sama ketika Indonesia membutuhkan sesuatu dari mereka. Bagaimana dengan kerja sama dalam konteks ini yang lain dari isu keamanan? Satu kecenderungan yang telah diakui secara umum ialah multilateralisasi isu-isu non-keamanan. Kebanyakan pemerintah mengakui sekarang ini bahwa fakta ketergantungan dimana tindakan sebagian besar negara mempunyai konsekuensi serius terhadap yang lain mengharuskan mereka bergabung untuk menghadapi isu seperti pencemaran laut, sumber daya alam yang menyusut cepat, pasok pangan yang tidak memadai bagi banyak negara sedang berkembang, dan mungkin pengaturan kegiatan pelaku non-negara seperti perusahaan multinasional. Tindakan pemerintahan masing-masing dalam bidang sama sekali tidak memadai dan dalam banyak hal dapat berbahaya. Jika misalnya perusahaan pertambangan dasar laut mulai beroperasi di laut bebas, tanpa peraturan internasional, mungkin akan terjadi perlombaan yang tidak sehat mencari daerah yang paling produktif, pencemaran laut yang luas, dan penghasilan negara yang sedang berkembang yang lebih rendah dari ekspor bahan mentah.

Konsekuensi dari tindakan masing-masing yang tidak terkekang tidak suka untuk diramalkan. Tetapi, ini tidak selalu mempermudah pemecahan masalah. Sayangnya, pemerintah dan para aktor non-negara sering ditekan, untuk mengusahakan pendapatan maksimum dalam waktu yang sesingkat-singkatnya, sehingga mereka yakin bahwa mereka harus melindungi kemanfaatan nasional, sekali pun, dengan berbuat demikian, mereka mengurangi kesempatan usaha kerja sejati yang dapat meningkatkan kemanfaatan setiap orang. Dalam kasus lain, pemerintah tidak bersedia membuat pengorbanan jangka pendek karena mereka mengantisipasi bahwa masyarakat internasional tidak akan mengembangkan norma atau lembaga pada

waktunya untuk melindungi kepentingan setiap orang.

Bagaimana pun juga, merukunkan kepentingan berbeda dari 150 negara atau lebih tidaklah mudah, sekali pun kebutuhan kerja sama diakui bersama. Juga, sekali pun diciptakan perjanjian dan lembaga universal yang baru untuk mengatur dan menangani beberapa masalah dunia ini, mungkin diperlukan waktu yang lama sebelum norma kerja sama dan perundingan yang dijumpai. Misalnya, dalam masyarakat Eropa akan berkembang di dalamnya.

C. MENDORONG KONSEP POROS MARITIM DUNIA

Mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia bukan semata hanya soal ekonomi, tapi juga politik. Seberapa siap kedua hal itu bersinergi cepat sebelum 2030 menjelang ?

Jika dilihat dari jalur laut yang dimiliki negara-negara di seputar kawasan perairan Asia Tenggara, tak pelak menjadikan kawasan ini sebagai bagian penting poros maritim dunia. Indonesia yang merupakan negara kepulauan, memiliki 39 selat yang saling terkait dengan selat lain di kawasan Asia. Dengan kondisi demikian, Indonesia sesungguhnya menjadi barometer dan bahkan kunci bagi stabilitas kawasan. Negara ini, dalam istilah dunia militer, memiliki choke point terbanyak di dunia. Dari 9 choke point yang dimiliki dunia, empat diantaranya ada di Indonesia sebagai jalur pelayaran internasional, yaitu Selat Malaka, Selat Makassar, Selat Sunda dan Selat Lombok.

Konstelasi geopolitik Indonesia menjadi penting dibereskan lebih dulu sebelum melangkah menjadi poros maritim dunia. Hingga kini, Indonesia memiliki persoalan tapal batas dengan 10 negara, yaitu Singapura, Malaysia, Timor-Timur, Papua Nugini, Filipina, Brunei, Kamboja, Thailand, Australia dan Tiongkok.

Elaborasi yang mendalam tentang mewujudkan poros maritim dunia mestinya akan bisa mengakomodir dimensi internasional, regional dan domestik. Tanpa kejelasan konsep poros maritim dunia

tersebut, kebijakan maritim Indonesia hanya akan menjadi pelengkap konsep besar Jalur Sutra Maritim (JSM) dari negara Tiongkok. Jalur Sutra, yang terbagi menjadi jalur darat dan jalur laut adalah rute tata niaga yang menghubungkan Eropa ke Asia Tengah dan Asia Timur, serta tata niaga dan jalur energi dari Afrika ke Asia Selatan dan Asia Timur. Dalam kaitan memuluskan langkah ini, Tiongkok telah memelopori pendirian Bank Investasi Infrastruktur Asia senilai US\$ 50 miliar, serta program Dana Jalur Sutra senilai US\$ 40 miliar. Jalur Sutra Maritim itu dipastikan akan bersinggungan dengan konsep tol laut. Rutenya meliputi Eropa, lalu masuk Laut Merah di Afrika, berlanjut ke Samudera Hindia, menuju India, Bagladesh, Burma, kemudian masuk ke Indonesia melalui Selat Malaka. Jalur ini juga akan melalui selatan yang masuk Selat Lombok, Selat Sunda dan Selat Wetar.

Pondasi keamanan menjadi sangat penting karena kelak harus melindungi jalur pelayaran tol laut yang hendak didorong Pemerintah Indonesia untuk diwujudkan. Sejalan dengan soal keamanan, ada soal infrastruktur, termasuk memperkuat industri pelayaran dan galangan kapal yang juga mendesak dibenahi, sebagai prasyarat membangun negara maritim yang kuat. Sejauh ini, ada sekitar 8000 unit kapal yang dibeli perusahaan pelayaran Indonesia, dalam catatan Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan lepas Pantai Indonesia (Iperindo). Tapi dari jumlah, itu hanya sekitar 10 persen kapal saja yang dibeli dari industri galangan kapal dalam negeri. Mahalnya biaya yang harus dibayar untuk membeli kapal produk dalam negeri menjadi alasan klasik. Tapi alasan itu pula yang membuat hingga kini industri galangan kapal dalam negeri tidak mengalami kemajuan berarti. Mahalnya harga kapal di dalam negeri salah satunya dipicu bahan material yang masih diimpor dikenakan pajak. Kondisinya berbeda dengan kapal-kapal yang diimpor, dimana pajaknya dibebaskan sama sekali. Pada bagian lain, catatan Badan Pengajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) menyebut

hingga saat ini Indonesia hanya memiliki 250 galangan kapal yang harus memenuhi permintaan bangunan baru dan reparasi dibanding jumlah armada niaga nasional sebanyak 12 ribu unit. Ini belum termasuk kapal perang, patroli, navigasi dan kapal kecil.

Kendati soal galangan kapal mendapat fokus tersendiri dalam pemerintahan saat ini, tapi memajukannya tak cukup hanya bermodal fokus dan visi saja. Kebijakan Asean Economy Community (AEC) yang akan dijalankan pada akhir 2015 nanti, pada beberapa hal akan menempatkan industri galangan kapal sebagai pemain penting di kawasan ini. Sebab itu, Indonesia harus taktis merespon perkembangan ini dengan menerbitkan regulasi-regulasi yang mendukung industri-industri penunjang, termasuk galangan kapal. Pemerintah bisa memulai untuk membuat industri khusus komponen dalam negeri, termasuk mencari investor untuk industri ini. Kelak, fasilitas galangan kapal akan semakin berbasis teknologi. Railway, floating dock hingga fasilitas repair harus digenjut agar fungsi galangan semakin maksimal, disamping yang telah dimiliki oleh PT PAL Indonesia. Penerapan asas cabotage yang maksimal juga akan sangat membantu untuk menaikkan pasar pengangkutan barang antar negara ASEAN.

D. KAPITALISME, EKONOMI PANCA SILA, DAN KRISIS MONETER DARI PERDAGANGAN BEBAS KE GLOBALISASI.

Banyak orang percaya bahwa (gerakan) globalisasi dewasa ini bersumber pada teori perdagangan bebas ala Ricardo yaitu teori keunggulan komparatif. Teori ini sebetulnya bukan penemuan asli Ricardo tetapi pengembangan lebih lanjut dari teori spesialisasi Adam Smith, yang memang keduanya termasuk tokoh ekonomi Mazhab Klasik. Yang menarik adalah bahwa baik Smith maupun Ricardo berbicara tentang perdagangan bebas barang-barang (commodities) dan bukan perdagangan bebas tenaga kerja. Justru keduanya “mengansumsikan” tidak terjadi

perpindahan tenaga kerja dan modal antarnegara. Ada semangat “nasionalisme ekonomi” yang menghalangi aliran modal keluar negeri meskipun mungkin keuntungan si kapitalis dari perusahaan modalnya di dalam negeri relatif lebih rendah. Sikap seorang kapitalis yang cenderung nasionalistik ala Adam Smith ini dilihat oleh David Ricardo sebagai masuk akal karena perusahaan yang beroperasi di negeri lain yang asing dengan pemerintahan dan peraturan-peraturan hukum yang berbeda memang dianggap tidak aman.

E. SISTEM EKONOMI INDONESIA

Potensi sektor ekonomi laut setidaknya terdapat sepuluh jenis yang dapat dikembangkan untuk kemajuan dan kesejahteraan bangsa, meliputi perikanan tangkap, perikanan budi daya, industri pengelolaan hasil perikanan, industri bioteknologi kelautan, energi dan sumber daya mineral, pariwisata bahari, perhubungan laut, industri dan jasa maritim sumber daya wilayah pulau-pulau kecil, dan sumber daya kelautan nonkonvensional. Dari segi kesejahteraan (khususnya perekonomian), kesepuluh potensi sektor ekonomi laut tersebut, jika dikelola dengan baik diperkirakan akan memberikan sumbangan pendapatan negara yang lebih besar. Bagi Indonesia, pengalaman pasang surut sistem ekonomi asing sejak merkantilisme (VOC), etatisme ala tanam paksa, dan kapitalisme liberalisme, sangat membekas dan meninggalkan luka-luka dan kerawanan yang sulit dilupakan. Pengalaman pahit getir sistem ekonomi “asing” yang semuanya menjajah dan menghisap rakyat Indonesia kita tolak melalui proklamasi Indonesia merdeka. Aturan-aturan main asing yang hanya menguntungkan pihak asing kita ganti dengan sistem ekonomi kekeluargaan, “susunan” bangsa Indonesia sendiri. Pertanyaan yang cukup mengganggu adalah mengapa kebijaksanaan atau politik ekonomi kita selama 76 tahun merdeka tidak kunjung di dasarkan secara nyata pada pasal 33 dan Pancasila? Jawabnya adalah karena teori

ekonomi Indonesia atau teori ekonomi Pancasila belum tersedia secara mantap dan baku sebagai acuan dan sumber kebijaksanaan-kebijaksanaan ekonomi.

F. EKONOMI KERAKYATAN DAN PEMBANGUNAN DAERAH

Demikian “pelanggaran” asas ekonomi kerakyatan selama 30 tahun pembangunan ekonomi berakibat pada ketimbangan yang serius dalam pembangunan antardaerah. Daerah-daerah yang kaya akan sumber daya alam seperti Aceh, Riau, Irian Jaya, Dan Kalimantan Timur, menjadi “korban” kekayaan alam ini. Tambang atau hutan hanya mungkin dieksploitasi dengan menggunakan modal besar dan teknologi tinggi yang juga membutuhkan modal besar.

Modal besar dari pada pemodal besar (kapitalis) hanya bisa diperoleh para pengusaha besar yang pada gilirannya memperolehnya dari rekan-rekan mereka para pemodal luar negeri.

Inilah “rahasia” mengapa pertumbuhan ekonomi nasional yang tinggi tidak berdampak positif pada masyarakat di daerah-daerah tempat sumber daya alam itu. Bahkan ada kecenderungan di daerah-daerah tertentu terutama daerah-daerah yang kaya akan sumber daya alam, semakin banyak muncul kasus-kasus keresahan penduduk yang “tidak puas”.

G. DARIPOLITIKINTERNASIONAL MENUJU POLITIK DUNIA

Hubungan internasional tengah memasuki fase perkembangan baru dimana aktor yang terlibat, proses interaksi dan tujuan para aktor dalam interaksi internasional semakin beragam dan rumit. Salah satu konsekuensi penting dari semakin bergamnya aktor dan rumitnya jaringan interaksi ini, kini istilah politik internasional cenderung tidak cocok lagi digunakan sebagai salah satu cabang disiplin ilmu hubungan internasional. Istilah politik internasional pada dasarnya merupakan istilah tradisional yang sangat menekankan interaksi para aktor negara bangsa. Dalam hal ini, kendati perang

dingin kerap menentukan pola interaksi aktor negara bangsa, pada era pasca perang dingin ini para penempuh studi politik internasional perlu melepaskan diri dari “cold war mentality”.

Sementara itu, pola-pola interaksi politik dalam hubungan internasional kini sudah melibatkan interaksi antara aktor negara dengan aktor non-negara bangsa seperti perusahaan multinasional, organisasi non-pemerintah dan bahkan kelompok-kelompok non-negara lainnya.

Oleh karenanya, istilah politik dunia lebih tepat digunakan untuk menggantikan istilah politik internasional sebagai salah satu cabang dalam disiplin ilmu hubungan internasional. Dengan demikian, istilah politik dunia dapat dikategorikan sebagai pola-pola hubungan politik yang didefinisikan secara longgar yang melibatkan baik itu aktor negara maupun non-negara.

Senada dengan hal tersebut, Bruce Russett dan kawan-kawan mengidentifikasikan politik dunia sebagai salah satu cabang disiplin ilmu hubungan internasional yang bersifat inklusif. Dalam konteks ini, politik dunia akan mensintesakan berbagai pendekatan-pendekatan tradisional yang selama ini digunakan dalam politik internasional dengan berbagai pendekatan-pendekatan baru.

H. PEMBANGUNAN EKONOMI DAERAH

Lincoln Arsyat (2000) memberikan pengertian pembangunan ekonomi daerah adalah “suatu proses dimana pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumberdaya–sumberdaya yang ada dan membentuk suatu pola kemitraan antara pemerintah daerah dengan sektor swasta untuk menciptakan suatu lapangan kerja baru dan merangsang perkembangan kegiatan ekonomi dalam wilayah tersebut”.

Dalam pembangunan ekonomi daerah yang menjadi pokok permasalahannya adalah terletak pada kebijakan-kebijakan pembangunan yang di dasarkan pada kekhasan daerah yang bersangkutan dengan

menggunakan potensi sumber daya manusia, kelembagaan, dan sumber daya fisik secara lokal. Orientasi ini mengarah pada pengambilan inisiatif-inisiatif yang berasal dari daerah tersebut dalam proses pembangunan untuk menciptakan kesempatan kerja baru dan merangsang peningkatan kegiatan ekonomi.

Pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses yang mencakup pembentukan inisiatif-inisiatif baru, pembangunan industri-industri alternatif, perbaikan kapasitas tenaga kerja yang ada untuk menghasilkan produk dan jasa yang lebih baik, identifikasi pasar-pasar baru, alih pengetahuan dan teknologi, serta pengembangan usaha-usaha baru.

Tujuan utama dari setiap pembangunan ekonomi daerah adalah untuk meningkatkan jumlah dan jenis peluang kerja untuk masyarakat daerah. Untuk mencapai tujuan tersebut, pemerintah daerah dan masyarakatnya harus secara bersama-sama mengambil inisiatif pembangunan daerah.

I. ETIKA PEMBANGUNAN

Di negara-negara berkembang, tugas utama birokrasi lebih dititikberatkan untuk memperlancar proses pembangunan. Itulah sebabnya banyak penulis yang menganalisis administrasi negara-negara berkembang menggunakan istilah birokrasi pembangunan atau administrasi pembangunan. Definisi yang sederhana mengatakan bahwa pembangunan adalah proses perubahan dari suatu keadaan tertentu ke arah keadaan lain yang lebih baik. Dalam tugas-tugas pembangunan, aparat administrasi diharapkan memiliki komitmen terhadap tujuan-tujuan pembangunan, baik dalam perumusan kebijakan maupun dalam pelaksanaannya secara efektif dan efisien.

Dia harus berorientasi kepada kegiatan, mampu memecahkan masalah-masalah kemasyarakatan, serta mampu merumuskan kebijakan-kebijakan tertentu ke arah kemajuan. Dengan demikian wajar lah apabila para administrator pembangunan

diberi hak-hak untuk mengambil kebijakan-kebijakan yang diperlukan berdasarkan pertimbangan rasional dan pengalaman yang dimilikinya. Keleluasaan untuk mengambil kebijakan administratif supaya pemerintahan dapat berjalan secara efektif dan proyek-proyek pembangunan yang kerap kali membutuhkan pengambilan keputusan yang cepat itu dapat terlaksana dengan lancar. Sayangnya, tidak setiap administrator menyadari bahwa mereka mengemban tugas berat yang harus selalu dipertanggungjawabkan kepada rakyat.

J. KEBEBASAN

Secara sederhana kebebasan dapat dirumuskan sebagai keleluasaan untuk bertindak atau tidak bertindak berdasarkan pilihan-pilihan yang tersedia bagi seseorang. Kebebasan muncul dari doktrin bahwa setiap orang memiliki hidupnya sendiri serta memiliki hak untuk bertindak menurut pilihannya sendiri kecuali jika pilihan-pilihan tindakan tersebut melanggar kebebasan yang sama dari orang lain. Itulah sebabnya, hukum sesungguhnya tidak dimaksudkan untuk membatasi kebebasan tetapi justru untuk menjamin kebebasan itu sendiri. Kebebasan ditantang manakala berhadapan dengan kewajiban moral. Dalam kaitan ini hal yang selalu dituntut untuk diperolehnya suatu kebebasan adalah tanggungjawab. Seorang Walikota memiliki kekuasaan dan kebebasan untuk mengambil kebijakan-kebijakan yang menyangkut wilayahnya. Nasib warga kota atau wujud perkembangan wilayah yang dikuasainya mungkin sepenuhnya tergantung kepada apa yang dikatakan atau ditentukan oleh walikota tersebut. Tetapi kebebasan yang dimilikinya juga mensyaratkan tanggung jawab. Jika kebijakan yang diambil oleh walikota itu gagal, maka dialah yang pertama-tama mempertanggungjawabkan kegagalan tersebut. Maka kebebasan manusia mengandung pengertian:

- Kemampuan untuk menentukan diri sendiri
- Kesanggupan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan

- Syarat-syarat yang memungkinkan manusia untuk melaksanakan pilihan-pilihannya beserta konsekuensi dari pilihan itu.

Oleh karena itu tidak ada kebebasan tanpa tanggung jawab, dan begitu pula sebaliknya tidak ada tanggung jawab tanpa kebebasan. Semakin besar kebebasan yang dimiliki oleh seseorang, semakin besar pula tanggung jawab yang mesti dipikulnya.

K. PERDAGANGAN SEBAGAI MESIN PERTUMBUHAN EKONOMI

Perdagangan secara umum bertujuan untuk meningkatkan manfaat bagi pihak-pihak yang berdagang. Demikian pula halnya perdagangan antarnegara bertujuan untuk memperoleh manfaat ekonomi yang lebih tinggi bagi masing-masing negara. Dengan adanya perdagangan memungkinkan adanya perluasan alternatif atau pilihan atas barang yang bisa dikonsumsi atau diproduksi oleh suatu negara atau bangsa. Dengan perdagangan skala ekonomi yang paling efisien bagi suatu negara dapat dimanfaatkan sebaik-baiknya. Pencapaian skala ekonomi yang paling optimal dimungkinkan karena dengan adanya perdagangan perluasan pasar dapat dilaksanakan.

Secara teknis, perdagangan juga memungkinkan berkembangnya inovasi-inovasi teknologi baru, sehingga memperluas pilihan produksi dan konsumsi.

Efisien produksi tertinggi hanya dicapai apabila suatu negara dapat memanfaatkan sumberdaya yang dimilikinya untuk memproduksi barang-barang yang paling besar permintaannya di pasaran dunia. Ini berarti ada kecenderungan adanya spesialisasi antarnegara, karena sumber yang dikuasai setiap negara juga dispesialisasikan. Tetapi pada perkembangannya spesialisasi produksi antarnegara tidak selalu menguntungkan negara-negara itu terutama apabila dikaitkan dengan keuntungan relatif antara negara yang berdagang. "Terms of Trade" atau dasar pertukaran yang semakin tidak

menguntungkan bagi barang-barang primer mendorong negara-negara penghasil barang-barang primer untuk berusaha mengadakan perkembangan sektor industri.

3. Kesimpulan

Geografi bukan sekedar peta, dan konfirmasi fisik bukan sekedar data. Memiliki letak geografi yang strategis tidak cukup menjadikan suatu negara berpengaruh, tapi bagaimana negara tersebut menerjemahkan elemen power ini secara efektif agar berguna dalam mencapai kepentingan nasional, adalah yang terpenting. Untuk mencapai cita-cita Poros Maritim Dunia tentu tidak akan mudah. Terutama bagi Indonesia yang sudah berpuluh tahun berorientasi ke darat, komitmen untuk mengelola kekayaan maritime dan meningkatkan kekuatan Angkatan Laut pasti akan menemui tantangan dan hambatan yang kebanyakan diantaranya mungkin sekali muncul dari internal Indonesia. Selama ini Indonesia belum pernah mencoba membangun secara komprehensif dan berkelanjutan ekonomi maritime. Sehingga Indonesia belum pernah menikmati keuntungan dari maritime, baik dari segi kemakmuran maupun pengaruh di tingkat internasional. Namun bagi pihak yang meragu, hendaknya dapat secara bijaksana menengok kesuksesan ekonomi negara-negara maritime besar.

Bagi Indonesia, pengalaman pasang surut sistem ekonomi asing sejak VOC, etatisme ala tanam paksa, dan kapitalisme liberalisme, sangat membekas dan meninggalkan luka-luka dan kerawanan yang sulit dilupakan. Pengalaman pahit getir sistem ekonomi "asing" yang semuanya menjajah dan menghisap rakyat Indonesia kita tolak melalui proklamasi Indonesia merdeka. Aturan-aturan main asing yang hanya menguntungkan pihak asing kita ganti dengan sistem ekonomi kekeluargaan, "susunan" bangsa Indonesia sendiri. Demi terwujudnya Indonesia

menjadi negara Poros Maritim Dunia, diperlukan adanya kebijakan dan strategi pembangunan yang jelas, sesuai dengan visi dan misi yang telah dikemukakan pemerintah. Seperti sektor kelautan dan perikanan, yang mampu menghasilkan daya saing dan pertumbuhan ekonomi tinggi serta inklusifitas secara berkelanjutan, dan berkontribusi secara signifikan bagi terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia, dalam waktu tidak terlalu lama. Mengingat, sudah adanya keinginan dari pemerintah untuk memusatkan pembangunan kearah maritim dan tersedianya sumberdaya laut yang melimpah.

4. Daftar Pustaka

Daftar Bacaan :

Booth, A. (ed.), 1992. *The Oil Boom and After: Indonesian Economic Policy and Performance in the Suharto Era*. Singapore, Oxford University Press.

Djalal, Dino Patti, 1996. *The Geopolitics of Indonesia's Maritime Territorial Policy*.

Jakarta, Centre for Strategic and International Studies (CSIS).

Malaka, Tan, 2007. *Menuju Republik Indonesia* (terj.) Naar de Republiek Indonesia.

Jakarta, Yayasan Massa.

Marsetio, 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta, Universitas Pertahanan.

Susilo, I. Basis (ed.), *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia*. Surabaya: CSGS, 2015.

Jurnal :

Adelle, N. (2014) *Jokowi Spells Out Vision For Indonesia's* (Online), Centre for Strategic and International Studies, 26 November. Tersedia di

<http://csis.org/publication/southeastasia-scott-circle-jokowi-spellsoutvision-indonesias-global-maritimexus> [Diakses 2 November 2017].

Agastia, G.B.D & Perwita, A.A.B. (2015). *Jokowi's Maritime Axis: Change and Continuity of Indonesia's Role in Indo-Pacific*. *Journal of ASEAN Studies* 3(1), pp. 32-41.

Bakrie, C.R. (2015) *Poros Maritim dalam Perspektif Geostrategi, Geopolitik dan Geoekonomi* (Online). *Tabloid Diplomasi*, 4 Oktober. Tersedia di <http://www.tabloiddiplomasi.org/index.php/2015/10/04/poros-maritim-dalam-perspektif-geostrategi-geopolitik-dangeoekonomi/> [Diakses 5 November 2017].

Bappenas (2015) *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015-2019*. Jakarta: Direktorat Transportasi Bappenas.

Berita Satu (2016) *Tol Laut, Strategi Jokowi Wujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia* (Online). Tersedia di: <http://www.beritasatu.tv/news/tol-laut-strategi-jokowi-wujudkan-indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/> [Diakses 2 Oktober 2017].

Berita Satu (2016) "Presenting Maritime Doctrine", 14 November 2014, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>, diunduh pada 15 Februari 2021.

Marsetio, 2013. "Strategi TNI Angkatan Laut dalam Pengamanan Batas Maritim NKRI: Kajian Historis-Strategis", *Jurnal Sejarah, Citra Lekha*, Vol. XVII, No. 1 Februari 2013.

M.E. Manyin, et al., "Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia" *The Indo-Pacific*, <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html>, diunduh pada 15 Februari 2021.

The Indo-Pacific : What's in a Name", dalam <http://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indopacific-whats-in-a-name/> diunduh pada tanggal 15 Februari 2021.

Washington D.C.: Congressional Research Sevice), dalam <https://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42448.pdf>, 2012, diunduh pada tanggal 16 Februari 2021