



Kelautan Indonesia Mempengaruhi Kerja Sama Bilateral Negara-Negara Tetangga untuk Menyelesaikan Masalah di Perairan Indonesia

Moch Haris¹, Nentin Feriyanti²

¹Perwira Mahasiswa Dikreg Seskoal Angkatan 61 TA. 2023, Indonesia

²Dosen Pembimbing Sekolah Staf dan Komando TNI AL, Indonesia

E-mail: gentleall3@gmail.com, n_feriyanti@yahoo.com

Article Info	Abstract
Article History Received: 2023-02-26 Revised: 2023-03-13 Published: 2023-04-01	On August 17, 1945, when Indonesia became independent, it was not known how wide the territory of this country was until finally, in 1949, a Round Table Conference (KMB) was held in the Netherlands. south 1,888 km ² , area 5,193,252 km ² , of which 1,890,754 km ² is in rural areas and 3,302,498 km ² in sea villages So that Indonesia is called the Ocean country or the Ocean Country. Therefore suitable for Indonesia interested in marine monitoring and exploitation. however, the potential of the shipping sector has not been optimally exploited. Therefore, the government of the Republic of Indonesia is trying to make a shipping policy aimed at the welfare of the people.
Keywords: <i>Resilience; Maritime Supply Chain; Hotelling Model.</i>	
Artikel Info	Abstrak
Sejarah Artikel Diterima: 2023-02-26 Direvisi: 2023-03-13 Dipublikasi: 2023-04-01	Pada tanggal 17 Agustus 1945, Ketika Indonesia merdeka, tidak diketahui berapa luas wilayah negara ini Sampai Akhirnya, pada tahun 1949, Konferensi Meja Bundar (KMB) diselenggarakan di Belanda Informasi tentang wilayah Indonesia Wilayah Indonesia diperluas 5.110 kilometer dari barat ke timur dan dari utara ke selatan 1.888 km ² , luas 5.193.252 km ² , dimana 1.890.754 km ² di pedesaan dan 3.302.498 km ² di pedesaan laut Sehingga Indonesia disebut negara Lautan atau Negeri Lautan. Oleh karena itu cocok untuk Indonesia tertarik pada pemantauan dan eksploitasi laut. namun Padahal, potensi sektor perkapalan belum tergarap secara maksimal. Oleh karena itu, pemerintah Republik Indonesia berusaha untuk membuat suatu kebijakan Pelayaran bertujuan untuk kesejahteraan rakyat.
Kata kunci: <i>Ketahanan; Rantai Pasokan Maritim; Model Hotelling.</i>	

I. PENDAHULUAN

Sebagai negara kepulauan, sarana transportasi terbesar di dunia, laut sangat penting bagi Indonesia Berbagai jenis pelayaran beroperasi di perairan Indonesia mengangkut banyak orang dan barang antar pulau. Setidaknya sejak 2014 hingga 2023, pemerintah mempercepat pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia untuk mengimbangi proyek infrastruktur besar di negara lain. Benda. Hal ini berdampak pada meningkatnya aktivitas transportasi Kerugian dari peningkatan jumlah operasi transportasi, sayangnya, terkadang masih ada masalah bilateral dengan negara tetangga.

Mengingat pentingnya transportasi laut bagi Indonesia, maka kegiatan kelautan harus aman dan terlindungi, tidak hanya dari ancaman eksternal seperti pembajakan dan terorisme tetapi juga dari klaim atas wilayah tertentu dari zona laut negara masing-masing. Artinya, berbagai kegiatan di sekitar transportasi laut perlu dilakukan dengan aman, dengan pengaturan kerja sama untuk mencegah permasalahan di laut, serta untuk menanganinya permasalahan tersebut ketika itu terjadi.

Kemajuan teknologi, peningkatan aktivitas perdagangan global, dan dinamika geopolitik, semuanya menjadi pertimbangan perlunya peningkatan keselamatan maritim secara global, termasuk di Indonesia. "Sebuah laporan dari Research and Markets memperkirakan bahwa industri keselamatan maritim global akan tumbuh dari US\$16,71 miliar pada tahun 2016 menjadi US\$23,67 miliar pada tahun 2021 melalui faktor-faktor seperti kepatuhan terhadap standar dan pedoman peraturan, peningkatan kesadaran maritim, dan meningkatnya jumlah insiden pembajakan dan terorisme." (Research and Markets :2016). Tindakan pemerintah untuk mengembangkan kemaritiman telah diterbitkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Visi kelautan tersebut dituangkan ke dalam visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Demi mewujudkan keberhasilan dari visi tersebut, perlu memperhatikan hubungan antarnegara di Asia serta berbagai inisiatif yang ada di kawasan seperti One Belt One Road (OBOR).

Letaknya yang berada di antara benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan juga Samudera Pasifik menjadikan posisi Indonesia

secara geopolitik sangat strategis, menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia terkait perdagangan global atau The Global Supply Chain System menghubungkan Asia dan Pasifik ke Australia. Hal ini tentu membuat Indonesia sangat kaya dan memiliki potensi yang lestari dari segi sumber daya kelautan dan perikanan. Namun sangatlah disayangkan dengan segala potensi kelautan dan perikanan yang sangat kaya, laut Indonesia masih juga dijajah oleh bangsa lain tanpa memperhatikan konstitusi yang berlaku. Hal ini ditandai dengan masih adanya pelanggaran tindak pidana perikanan (IUU Fishing) di laut Indonesia. Jika hal ini terjadi secara terus menerus tentu saja akan mengancam dan memberikan dampak yang buruk bagi Indonesia

Dalam roadmap pembangunan kelautan dan perikanan 2019-2023, Kadin Bidang Kelautan dan Perikanan membuat peta permasalahan dalam bidang kelautan dan perikanan, seperti belum optimalnya produksi budidaya nasional dan produksi di laut lepas pada Zona Eksklusif Ekonomi Indonesia (ZEEI), belum optimalnya pertumbuhan Product Domestic Bruto (PDB), belum terkelolanya pulau-pulau kecil sebagai kekuatan ekonomi, belum optimalnya industri pengolahan khususnya di kawasan Indonesia Bagian Timur, ketersediaan Bahan Bakar Minyak (BBM) untuk nelayan dan pembudidaya ikan, permasalahan kapasitas SDM kelautan dan juga perikanan baik kualitas maupun kuantitas, peningkatan iptek kelautan dan perikanan serta diseminasi teknologi, dan peningkatan tata kelola pembangunan kelautan nasional. Selain permasalahan tersebut, hal yang paling penting dalam merealisasikan bidang kelautan di Indonesia adalah pada bidang infrastruktur. Pembangunan infrastruktur yang baik dalam suatu negara merupakan cerminan dari kemajuan negara tersebut menjadi suatu negara yang dapat mensejahterakan dan memakmurkan rakyatnya.

Dalam hal tersebut, yang menjadi fokus pemerintah adalah pada infrastruktur pelabuhan yang ada di Indonesia. Dalam memecahkan masalah tersebut, Pemerintah Republik Indonesia berkomitmen untuk dapat melakukan kerjasama bilateral dengan berbagai negara seperti Negara Tiongkok salah satunya. Alasannya adalah karena pemerintah Tiongkok memiliki proyek kelautan yang dikenal dengan One Road One Belt (OBOR), yakni jalur perdagangan yang menghubungkan dunia Barat, Timur Tengah, dan Timur atau dikenal dengan nama (jalur sutra).

II. METODE PENELITIAN

Penulisan ini bersifat deskriptif analitis, yaitu mendeskripsikan norma-norma dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan konsep atau teori hukum mengenai masalah-masalah yang berkaitan dengan hak kasasi. penulis menganalisisnya, dan secara lebih spesifik akan menggali makna dan kriteria hak kasasi menurut prinsip keadilan dan kewajaran. Dalam analisisnya, peneliti tetap berpedoman pada hukum positif dan doktrin hukum. Teknik pengumpulan data menggunakan metode penelitian kepustakaan. Menurut Creswell (2014). Mengumpulkan informasi atau sumber lain yang berkaitan dengan topik penelitian tersedia dari berbagai sumber berupa majalah, buku dan kajian lainnya Dalam penelitian Literatur ini meliputi jurnal internasional dan nasional teknik analisis data dibuat dengan informasi yang diperoleh melalui berbagai metode analisis deskriptif menyajikan fakta-fakta dan kemudian menganalisis dan menggambarkan dan memberi pengertian dan penjelasan yang rasional

Metode pendekatan yang digunakan penulis untuk memperoleh informasi dari literature review berbagai aspek dan penjelasan mengenai masalah hukum tertulis dengan menggunakan pendekatan undang-undang, pendekatan perbandingan hukum (comparative approach) dan pendekatan konseptual (conceptual approach), yang bertujuan untuk menghasilkan analisis dan sintesis terhadap pengetahuan yang sudah ada dari para peneliti terkait topik yang akan diangkat. serangkaian penelitian yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, atau penelitian yang objek penelitiannya akan digali melalui berbagai informasi literature review kepustakaan termasuk didalamnya peundang-undangan atauran berbagai jenis peraturan (Syaodih, 2009).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah dimulai pada saat Indonesia dikenal dengan nama Hindia Belanda yang masih menjadi eksportir perikanan terbesar kedua di dunia setelah Norwegia. Salah satu kecamatan di kabupaten Rokan Hilir Riau yaitu Bagansiapiapi, memiliki kekayaan sumber daya perikananannya berhasil melakukan produksi perikanan yang sangat besar dan kemudian terjadi over eksploitasi yang mengakibatkan pendangkalan sungai. Berdasarkan pada sejarah saat itu sangat disayangkan tidak ada hal yang mengatur tentang manajemen perikanan yang baik sampai akhirnya terjadi eksploitasi ikan di Bagansiapiapi

Kabupaten Rokan Hilir Riau yang berdampak pada keseimbangan sumber daya perikanan. Indonesia tidak ingin hal itu terulang kembali, maka dari itu sekarang Indonesia memiliki peran penting dalam sebuah peraturan perikanan.

Indonesia merupakan negara yang sangat berpengaruh dalam lahirnya United Nation Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS). Pada tahun 1957, Ir. Juanda menjabat sebagai perdana Menteri Indonesia pada saat itu mendeklarasikan Indonesia sebagai negara kepulauan dan deklarasi tersebut terus diperjuangkan dalam rapat-rapat UNCLOS. Isu tentang membangun negara kepulauan menjadi salah satu poin penting dasar dibentuknya UNCLOS.

UNCLOS disahkan pada tahun 1982 yang mengadopsi salah satu tuntutan Indonesia terkait negara kepulauan. Segera setelah UNCLOS disahkan, Indonesia mengesahkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Undang-Undang ini mengatur tentang hak-hak Indonesia di ZEEI dan bagaimana penegakan hukumnya. Adapun isi dari Undang-Undang ini menyatakan bahwa semua perairan yang mengelilingi, di antara, dan pulau-pulau penghubung yang termasuk dalam daratan negara Republik Indonesia, tanpa memandang luas atau garis lintangnya, adalah bagian alamiah dari wilayah daratan negara Republik Indonesia dan dengan demikian bagian dari wilayah negara adalah perairan yang berada di bawah kedaulatan penuh Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Studi ini menemukan bahwa di Indonesia, alih-alih otoritas top-down, pemenuhan standar tertentu dalam pelayaran menentukan kapan dan dalam kondisi serta keadaan apa sebuah kapal dapat berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di seluruh Indonesia. Perilaku dan logika operasional berbagai Lembaga semuanya menentukan keselamatan maritim. Dalam kasus di mana ada daerah yang belum diatur, masing-masing Lembaga akan bergantung pada perilaku mereka yang biasa, karena mereka terikat pada kode organisasi mereka sendiri. Dalam situasi darurat di mana improvisasi dan mobilisasi sumber daya diperlukan, keselamatan maritim akan bergantung pada seberapa efektif sinkronisasi antara berbagai lembaga dan jaringan pelaku di tingkat operasional. Di Indonesia, pengaturan tentang keselamatan laut berada di bawah kewenangan harbormasters yang tugasnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, dan selanjutnya dioperasionalkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor 34 Tahun 2012. Sebelum Undang-Undang tersebut diundangkan, harbormasters biasa juga bertanggung jawab dalam menjalankan operasional pelabuhan sehari-hari, yang fungsinya mirip dengan memelihara pelabuhan sebagai kegiatan bisnis.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 memisahkan fungsi "operator" dari fungsi "regulator", dan mengamanatkan Pelindo untuk menangani semua bisnis sarana yang beroperasi melalui biaya dan manfaat serta usaha - kegiatan yang menghasilkan laba. Pemisahan kedua fungsi tata kelola pelabuhan tersebut menjadikan harbormasters sebagai otoritas utama keselamatan maritim di Indonesia. Harbourmasters juga mengevaluasi muatan kapal untuk memastikanya mematuhi standar. Mereka memeriksa apakah kapal miring atau tidak di atas air untuk memastikan bahwa kapal tidak kelebihan beban. Mereka juga memeriksa di dalam kapal apakah barang-barang diikat dengan benar dan apakah muatannya mengandung bahan berbahaya atau berbahaya. Manning juga penting. Nakhoda harus memiliki sertifikat yang layak dan hanya dapat berlayar jika jenis kapalnya sesuai dengan sertifikatnya. Selain desain kapal, pemuatan, dan pengawakan, Harbourmasters juga akan mengevaluasi apakah cuaca cukup baik untuk berlayar. Berkenaan dengan standar ini, para syahbandar sangat bergantung pada data yang diberikan oleh Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika Indonesia.

Untuk menerapkan standar keselamatan maritim yang baik, Harbourmasters mengacu pada SOLAS dan ISPS Code saat mengeluarkan prosedur operasi standar kapal dan pelayaran. Untuk memastikan kepatuhan terhadap standar ini, Harbourmasters mengelola beberapa aparat penegak hukum untuk dapat melakukan tugas penyidik. Namun, dalam kasus pelabuhan yang lebih kecil di Indonesia, standar yang ditetapkan oleh SOLAS dan ISPS Code dianggap terlalu tinggi. Beberapa dari pelabuhan-pelabuhan yang lebih kecil ini berada di bawah standar, dan penggunaannya, yaitu industri perkapalan termasuk nelayan/armada nelayan kecil dan menengah, menganggap standar ini terlalu mahal untuk bisnis mereka. Selat dan danau adalah cerita yang berbeda. Dalam logika operasional Kementerian Perhubungan, kegiatan di selat dan danau tidak dianggap sebagai kegiatan "maritim". Karena tergolong angkutan "darat", Ditjen Perhubungan Darat memiliki kewenangan untuk memastikan feri yang berlayar di danau dan selat memenuhi standar yang semestinya.

Kementerian Perhubungan mendelegasikan kewenangan tersebut dengan membentuk Badan Pengelola Perhubungan Darat pada tahun 2017. Keputusan tersebut ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Perhubungan Darat, yang berlaku efektif per 5 Januari 2017, yang mengembalikan kewenangan pengangkutan di danau dan juga selat kepada pemerintah pusat, setelah sebelumnya juga berada di bawah kewenangan pemerintah daerah. Pembentukan badan tersebut, demikian, menjadi pendorong besar bagi instansi pemerintah Perhubungan Darat untuk melakukan pengadaan besar, misalnya, untuk memperoleh kapal dan peralatan terkait lainnya untuk menjalankan fungsi maritim yang berada di bawah kewenangannya.

IV. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari hasil analisis penilaian yang dilakukan oleh analis dapat disimpulkan bahwa kerjasama bilateral itu antara Indonesia dan China untuk tujuan peningkatan infrastruktur pelabuhan dimungkinkan karena visi negara. Indonesia sendiri merupakan hub maritim dunia dengan proyek One Belt One Road (OBOR) pemerintah China. OBOR itu sendiri bertujuan menghubungkan daerah perbatasan China yang terbelakang dengan negara tetangga China. Selain focus. Mengenai tujuan internasional, kebijakan OBOR juga sangat terfokus pada negara. Potensi keuntungan TORCH dapat digunakan untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia sebagaimana OBOR sejalan dengan visi Poros Maritim Global terkait tahun kolom. Rute rute OBOR yang menghubungkan China di daratan Asia Timur dengan daratan Eropa Memiliki bahaya dan ancaman bagi negara Indonesia dari OBOR yaitu potensi debt trap, masalah kehadiran TKA di kerjasama BRI dan deficit neraca perdagangan

Pemerintah hendaknya meningkatkan keamanan dan pengawasan lebih baik lagi. Kebijakan penenggelaman kapal dan pembakaran kapal hendaknya ditingkatkan. Tidak ada negara yang kebal terhadap insiden keselamatan maritim dalam sejarahnya, tetapi banyak yang telah berhasil memperbaiki keadaan alaminya, seringkali setelah titik kritis Beberapa dokumen menyoroti bagaimana negara-negara Eropa secara bertahap beralih ke pendekatan proaktif dalam arti

mencegah potensi risiko berubah menjadi kerusakan yang akan segera terjadi Sejarah panjang negara-negara Eropa sebagai negara maritim dan kinerja ekonominya telah membantu mereka untuk meningkatkan kesadaran akan kualitas daripada kuantitas.

B. Saran

Pembahasan terkait penelitian ini masih sangat terbatas dan membutuhkan banyak masukan, saran untuk penulis selanjutnya adalah mengkaji lebih dalam dan secara komprehensif tentang Kelautan Indonesia Mempengaruhi Kerja Sama Bilateral Negara-Negara Tetangga untuk dapat Menyelesaikan Masalah di Perairan Indonesia.

DAFTAR RUJUKAN

- Al-Fadhat, F., & Prasetyo, H. (2022). Debt-Trap Diplomacy: Bagaimana Ekspansi Kapital China Membentuk Jebakan Utang Bagi Negara-Negara Afrika. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, 18(2), 150-176.
- Anonim. (2003). *Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Problem, Practices and Perpetrators*. Australian Antarctic Magazine 5 Winter, h. 16.
- APEC Fisheries Working Group. (2008). *Assesment of Impact of Illegal, Unreported, Unregulated (IUU) Fishing in the Asia-Pacific*. Asia Pacific Economic Cooperation Secretariat Singapura, h. 52.
- Doulman, D. J. (2003). *Global Overview of IUU Fishing and It's Impacts on National and Regional Efforts to Sustainably Manage Fisheries*.
- Fauzi, A. (2005). *Kebijakan Perikanan dan Kelautan; Isu, Sintesis dan Gagasan*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Harahap, F. N. M., & Susiatiningsih, R. H. (2020). Analisis Potensial Tiongkok Untuk Menjadi Negara Hegemon di Kawasan Asia Timur Melalui Strategi One Belt One Road. *Journal of International Relations*, 6(2), 164-172.
- Pratama, A. D. (2018). *KERJASAMA INDONESIA-TIONGKOK DIBIDANG INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM IMPLEMENTASI ONE BELT ONE ROAD (OBOR) DI INDONESIA PERIODE 2015-2017* (Doctoral dissertation, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta).

- Sistiyanto, H. (2018). IUU Fishing dan Ancaman Kedepannya Bagi Indonesia. 6613–6635
- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004.
- Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983
- Victor P. H. Nikijuluw. (2008). *Blue Water Crime: Dimensi Sosial Ekonomi Perikanan Ilegal*. Jakarta: PT. Pustaka Cidesindo.
- W. Simpson, Gianni M. (2005). *The Changing Nature of High Sea Fishing. How Flag of Convenience Provide Cover for Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*. WWF dan Departement of Agriculture, Fisheries and Forestry, Australian Government, h. 84
- Wibawati, S. W., Sari, M. I., & Sulistyani, Y. A. (2018). Potensi dan tantangan one belt one road (obor) bagi kepentingan nasional indonesia di bidang maritim. *Jurnal Kajian Wilayah*, 9(2), 109-123
- Yudilla, A. (2019). Kerjasama Indonesia Cina Dalam Belt and Road Initiative Analisa Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 2(01), 52-65