



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Terakreditasi A

SK BAN-PT NO: 3100/SK/BAN-PT/Ak-PPJ/S/V/2020

Kerjasama Maritim Indonesia-Belanda dan Poros
Maritim Dunia (2014-2019)

Skripsi

Oleh

Bobby Benjamin

2016330139

Bandung

2019



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Terakreditasi A

SK BAN-PT NO: 3095/SK/BAN-PT/Akred/S/VIII/2019

**Kerjasama Maritim Indonesia-Belanda dan Poros Maritim
Dunia (2014-2019)**

Skripsi

Oleh

Bobby Benjamin

2016330139

Pembimbing

Dr. Adelbertus Irawan Justiniarto Hartono, Drs., M.A.

Bandung

2019

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jurusan Hubungan Internasional
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama : Bobby Benjamin
Nomor Pokok : 2016330139
Judul : Kerjasama Maritim Indonesia-Belanda dan Poros Maritim Dunia
(2014-2019)

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana
Pada Jumat, 27 Juli 2020
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua sidang merangkap anggota
Giandi Kartasmita, S.IP., MA

: 

Sekretaris
Dr. A. Irawan J.H

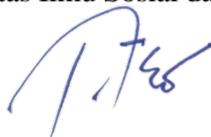
: 

Anggota

Dr. Aknolt K. Pakpahan

: 

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Bobby Benjamin
NPM : 2016330139
Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional
Judul : Kerjasama Maritim Indonesia-Belanda dan Poros Maritim Dunia (2014-2019)

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila di kemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 14 Juli 2020



Bobby Benjamin

2016330139

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat yang diberikan dalam proses penulisan skripsi ini. Penulis juga hendak menyampaikan ucapan terima kasih kepada dosen pembimbing - Dr. Adelbertus Irawan Justiniarto Hartono, Drs., M.A., yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing ditengah kesibukannya agar skripsi penulis yang berjudul 'Kerjasama Maritim Indonesia-Belanda dan Poros Maritim Dunia (2014-2019)' dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis berharap penelitian ini dapat berguna dalam studi Ilmu Hubungan Internasional, terutama untuk penelitian lebih mendalam terkait isu kerjasama bilateral di bidang maritim. Penulis menyadari bahwa tulisan ini tidak sempurna, sehingga penulis mengapresiasi kritik, komentar, dan saran yang dapat membantu perkembangan studi terkait topik skripsi ini.

Bandung, 14 Juli 2020



Bobby Benjamin

ABSTRAK

Nama : Bobby Benjamin
NPM : 2016330139
Judul : Kerjasama Maritim Indonesia-Belanda dan Poros Maritim Dunia (2014-2019)

Visi poros maritim dunia merupakan visi yang muncul di masa pemerintahan Jokowi untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, menguasai, mampu mengelola dan memanfaatkan maritim secara berkelanjutan dan memperoleh kemakmuran dari segala sumber kekayaan yang ada di wilayah perairan, termasuk sebagai pusat jalur pelayaran dunia. Visi tersebut dibuat karena Indonesia memiliki potensi maritim yang besar dan posisi geografis yang strategis. Namun potensi dan posisi strategis yang dimiliki Indonesia tidak diimbangi dengan sumber daya yang mumpuni dan fasilitas yang memadai, sehingga Indonesia tidak dapat menghadapi tantangan yang ada. Oleh karena itu, Indonesia bekerjasama dengan negara lain, termasuk Belanda yang merupakan salah satu negara dengan kekuatan maritim terbesar di Eropa dan memiliki sejarah kerjasama yang sangat baik dengan Indonesia. Penelitian ini mengangkat pertanyaan penelitian **“Bagaimana kerjasama maritim antara Indonesia dengan Belanda demi mewujudkan visi poros maritim dunia di masa pemerintah Jokowi tahun 2014 – 2019?”**. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan konsep kerjasama bilateral dan konsep strategi maritim. Teori dan konsep tersebut digunakan untuk menjelaskan hubungan kerjasama Indonesia dan Belanda yang terjadi karena adanya ketergantungan, khususnya pada sektor maritim. Dilihat melalui sudut pandang poros maritim dunia, penelitian ini menemukan bahwa kerjasama maritim Indonesia dengan Belanda telah banyak membantu Indonesia untuk mewujudkan visinya. Hal tersebut terbukti dengan banyaknya kerjasama dalam pilar-pilar poros maritim dunia, baik yang sudah berlangsung, maupun yang akan berlangsung. Kerjasama maritim antara kedua negara dibahas di setiap *Bilateral Maritime Forum* yang telah diadakan sebanyak tiga kali sejak 2016 hingga 2019. Namun, sama seperti kerjasama internasional lainnya, di balik kerjasama maritim antara Indonesia dengan Belanda, terdapat tantangan atau masalah yang menghambat terjalannya kerjasama tersebut.

Kata Kunci: poros maritim dunia, kerjasama, Indonesia, Belanda, *Bilateral Maritime Forum*, tantangan

ABSTRACT

Name : Bobby Benjamin
Student Number : 2016330139
Title : **Indonesia-Netherlands Maritime Cooperation and World Maritime Axis (2014-2019)**

The vision of the world's maritime axis is a vision that emerged during the Jokowi's administration to make Indonesia a maritime nation that is sovereign, dominating, capable of managing and utilizing maritime in a sustainable manner and obtaining prosperity from all sources of wealth in the territorial waters, including as the center of world shipping routes. The vision was made because Indonesia has great maritime potential and strategic geographical position. However, Indonesia's potential and strategic position are not matched by adequate resources and adequate facilities, so that Indonesia cannot face the challenges. Therefore, Indonesia cooperates with other countries, including the Netherlands which is one of the countries with the greatest maritime power in Europe and has a history of excellent cooperation with Indonesia. This study raises the research question "**How is maritime cooperation between Indonesia and the Netherlands in order to realize the vision of the world's maritime axis during the Jokowi government in 2014 - 2019?**". In this study, the authors use the concept of bilateral cooperation and the concept of maritime strategy. Theories and concepts are used to explain the relationship between Indonesia and the Netherlands that occurred due to dependence, especially in the maritime sector. Viewed from the perspective of the world's maritime axis, this study found that Indonesia's maritime cooperation with the Netherlands has helped Indonesia to realize its vision. This is evidenced by the many collaborations in the pillars of the world's maritime axis, both those that have already taken place and those that will take place. Maritime cooperation between the two countries is discussed at each Bilateral Maritime Forum which has been held three times from 2016 to 2019. However, just like other international cooperation, behind the maritime cooperation between Indonesia and the Netherlands, there are challenges or problems that hamper the establishment of such cooperation.

Key Word: world maritime axis, cooperation, Indonesia, the Netherlands, Bilateral Maritime Forum, challenges

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN	i
KATA PENGANTAR	ii
ABSTRAK	iii
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.2.1 Pembatasan Masalah	7
1.2.2 Perumusan Masalah	8
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	8
1.3.1 Tujuan Penelitian	8
1.3.2 Kegunaan Penelitian	9
1.4 Kajian Literatur	10
1.5 Kerangka Pemikiran	14
1.6 Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	24
1.6.1 Metode Penelitian	24
1.6.2 Teknik Pengumpulan Data	25

1.7 Sistematika Pembahasan	25
BAB II KONSEP DAN LANDASAN KELAUTAN INDONESIA	27
2.1 Maritim Indonesia	27
2.1.1 Potensi Maritim Indonesia	28
2.1.2 Sektor Maritim Indonesia	32
2.2 Poros Maritim Dunia	40
2.2.1 Landasan Poros Maritim Dunia	40
BAB III BELANDA SEBAGAI MITRA INDONESIA DALAM MEWUJUDKAN	
VISI POROS MARITIM DUNIA	47
3.1 Dinamika Hubungan Bilateral Indonesia dengan Belanda	48
3.2 Maritim Belanda	51
3.2.1 Sejarah Maritim Belanda	51
3.2.2 Potensi Maritim Belanda	52
3.2.3 Strategi Maritim Belanda	56
BAB IV KERJASAMA BILATERAL ANTARA INDONESIA DENGAN	
BELANDA DEMI MEWUJUDKAN VISI POROS MARITIM DUNIA	61
4.1 Kerjasama Bilateral Indonesia dengan Belanda di Bidang Maritim	61
4.1.1 Bilateral Maritime Forum	65
4.1.1.1 BMF 1	65

4.1.1.2 BMF 2	68
4.1.1.3 BMF 3	69
4.1.2 Bentuk Kerjasama Berdasarkan Pilar Poros Maritim Dunia	71
4.1.2.1 Pilar 1: Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia	71
4.1.2.2 Pilar 2: Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama	75
4.1.2.3 Pilar 3: Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim	76
4.1.2.4 Pilar 4: Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerjasama pada bidang kelautan	83
4.1.2.5 Pilar 5: Membangun kekuatan pertahanan maritim	84
4.2 Tantangan Dalam Kerjasama Bilateral Indonesia dengan Belanda di Bidang Maritim	86
BAB V KESIMPULAN	92
DAFTAR PUSTAKA	96

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Belasan ribu pulau yang tersebar di seluruh wilayah negara Indonesia dipisahkan oleh lautan yang luasnya lebih dari separuh total luas wilayah Indonesia. Tidak heran Indonesia juga dikenal sebagai negara maritim. Selain itu, letak geografis Indonesia juga sangat menguntungkan karena berada di tengah-tengah jalur perdagangan dunia, yaitu di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta benua Asia dan Australia.¹

Dengan potensi maritim yang memiliki peran penting dalam kemajuan negeri, Presiden Indonesia periode 2014-2019, Joko Widodo atau yang akrab disebut Jokowi memiliki visi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dalam pidatonya pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 East Asia Summit (EAS) tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar, Presiden Jokowi menegaskan konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia dan menjelaskan mengenai agenda pembangunan yang akan difokuskan pada lima pilar utama, yaitu:²

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia.

¹ “Era Baru Kejayaan Maritim di Indonesia,” Marintec, 6 Mei 2015, diakses pada tanggal 9 Februari 2019, <http://marintecindonesia.com/era-baru-kejayaan-maritim-di-indonesia/>

² “Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia,” Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 15 November 2014, diakses pada tanggal 9 Februari 2019, <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx>

2. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama.
3. Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
4. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.
5. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Menjadi poros maritim dunia dapat memberikan manfaat yang dapat dirasakan oleh seluruh penduduk Indonesia. Maka dari itu, visi untuk menjadi poros maritim dunia tidak dapat berjalan tanpa ada usaha dari seluruh pihak yang terkait. Pemerintah Indonesia sudah melakukan beberapa upaya untuk mewujudkan visi tersebut, salah satunya melalui pembangunan yang diprioritaskan pada sektor maritim. Namun selain pemerintahnya, seluruh masyarakat Indonesia juga perlu berusaha mewujudkan visi tersebut. Tetapi pada kenyataannya masih banyak terdapat kejahatan di laut yang bahkan dilakukan oleh Warga Negara Indonesia sendiri.³

³ Ambari, "Kejahatan Perikanan Sudah Melaju Semakin Jauh, Seperti Apa Itu?," Mongabay, 25 September 2017, diakses pada tanggal 10 Februari 2019,

Keuntungan bila Indonesia menjadi poros maritim dunia tidak hanya dapat dirasakan oleh Indonesia sendiri, namun juga oleh banyak negara lain, khususnya dalam melakukan perdagangan jalur laut. Maka dari itu tidak sedikit negara yang mau bekerjasama dan melakukan investasi di Indonesia untuk mendukung visi Jokowi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dukungan tersebut datang salah satunya melalui negara Belanda yang merupakan investor asing terbesar Indonesia di Eropa. Di sisi lain, Indonesia juga diuntungkan karena mendapatkan dukungan dan bantuan dari berbagai negara, termasuk Belanda.

Indonesia dan Belanda memiliki hubungan bilateral yang sangat baik meskipun Belanda adalah salah satu negara yang pernah menjajah Indonesia. Di tahun 2013, hubungan kedua negara diperkuat pasca dideklarasikannya Joint Declaration on Comprehensive Partnership. Berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), realisasi investasi Belanda di Indonesia cenderung menurun sejak tahun 2015. Namun proyek yang dilakukan justru cenderung meningkat setiap tahunnya, hingga total 603 proyek pada bulan September 2016. Hubungan erat Indonesia dengan Belanda juga dapat dilihat melalui neraca perdagangan kedua negara, kunjungan delegasi, jumlah keberadaan warga negara satu di negara satunya, jumlah wisatawan warga negara satu ke negara satunya, dalam bidang sosial dan budaya.⁴

<https://www.mongabay.co.id/2017/09/25/kejahatan-perikanan-sudah-melaju-semakin-jauh-seperti-apa-itu/>

⁴ Eddi Santosa, "71 Tahun Merdeka, Hubungan RI-Belanda Saat Ini Menguat," Detik, 17 Agustus 2016, diakses pada tanggal 10 Februari 2019, <https://news.detik.com/berita/d-3277501/71-tahun-merdeka-hubungan-ri-belanda-saat-ini-menguat>

1.2 Identifikasi Masalah

Mewujudkan visi poros maritim bukan merupakan hal yang mudah bagi negara Indonesia. Potensi maritim yang Indonesia miliki sangat besar, namun potensi tersebut belum digunakan secara maksimal. Hal ini menjadi tantangan bagi Indonesia untuk dapat mewujudkan visinya. Tantangan datang dari berbagai bidang, namun tantangan utama dalam maritim Indonesia adalah tantangan di bidang pelabuhan, pengiriman, pembuatan kapal, dan peraturan serta para pemangku kepentingan.⁵

Salah satu tantangan terbesar dalam maritim Indonesia adalah tantangan di bagian pelabuhan. Selama bertahun-tahun, infrastruktur pelabuhan Indonesia kurang didanai. Hal tersebut menjelaskan indeks kinerja logistik Indonesia yang rendah. Hal ini mengakibatkan tingginya biaya untuk memindahkan barang di dalam negeri, sehingga memicu harga yang tinggi. Kemudian, bila mempertimbangkan geografis Indonesia dan jumlah penduduknya yang besar, infrastruktur pelabuhan yang berkinerja buruk mengakibatkan konektivitas nusantara yang buruk.⁶ Kurangnya infrastruktur, yang menyebabkan kurangnya konektivitas, menyebabkan pembangunan ekonomi yang tidak seimbang terutama di pulau-pulau terluar Indonesia bagian timur. Akibatnya, banyak pulau-pulau ini terisolasi dari proses produksi dan distribusi ekonomi nasional.⁷

⁵ Anna Kalinichenko, *"The impact of investments in Indonesian maritime sector on country's domestic economy,"* Erasmus University Rotterdam, 2017, hlm 17-24

⁶ Ibid.

⁷ Coen van Dijk, *"Indonesia Maritime Hotspot,"* Nederland Maritiem Land, 2015, hlm 36

Hanya beberapa pelabuhan di negara ini yang digunakan di atas 80%. Beberapa pelabuhan bahkan tidak mencapai tolak ukur pemanfaatan sebesar 40%. Selain itu, tren dalam peningkatan volume kargo dan ukuran kapal di seluruh dunia menunjukkan perlunya kapasitas pelabuhan dan terminal yang lebih maju untuk tetap kompetitif di pasar internasional. Lebih banyak pelabuhan nasional Indonesia masih tidak mampu menerima kapal ukuran besar dan mengatasi arus barang yang tinggi.⁸ Kapal atau kargo yang berukuran besar lebih memilih pergi ke pelabuhan Singapura yang lebih besar. Peningkatan kapasitas pelabuhan diperlukan untuk menarik kapal asing ke pelabuhan Indonesia, bukan pelabuhan Singapura.⁹ Menurut World Bank, biaya logistik di Indonesia mencapai 27% dari PDB, yang menempatkan Indonesia jauh di belakang negara-negara maju dan ASEAN.¹⁰

Selain bidang pelabuhan, tantangan juga ada dalam bidang pengiriman. Kapasitas armada nasional Indonesia tidak cukup untuk mengangkut komoditas dalam negeri maupun internasional. Demi biaya yang lebih rendah, sejumlah besar perusahaan lebih memilih untuk menyewa kapal asing daripada beroperasi dengan kapal Indonesia. Saat ini, ada enam pemain domestik utama di pasar pengiriman yang menguasai sekitar 80% kapasitas armada Indonesia. Kapasitas sebagian besar kapal kontainer Indonesia bervariasi dari 350 TEUs hingga 800 TEUs, sementara di negara lain kapal terkecilnya mencapai 1.000 TEUs. Karena kapasitas angkut barang yang kecil, perusahaan pelayaran domestik menghadapi biaya operasional yang tinggi, yang

⁸ Op. cit, Anna Kalinichenko

⁹ Op. cit, Coen van Dijk, hlm 37

¹⁰ Op. cit, Anna Kalinichenko

menyebabkan tingginya harga produk akhir. Menggunakan kapal dengan kemampuan yang lebih besar dapat mengurangi biaya bagi perusahaan pelayaran secara signifikan.¹¹

Selanjutnya, tantangan juga terdapat dalam bidang pembuatan kapal. Perdagangan di ASEAN tumbuh cepat dan menciptakan permintaan akan kapasitas baru dalam transportasi laut. Namun, sebagian besar galangan kapal Indonesia tidak dapat membangun kapal besar. Oleh karena itu, Indonesia sangat bergantung pada pembelian kapal buatan asing atau pesanan dari galangan kapal di luar negeri.¹² Ketersediaan tenaga kerja terampil juga merupakan tantangan dalam bisnis padat karya seperti pembuatan kapal di Indonesia. Selain itu, Peraturan Indonesia sering tidak jelas dan meninggalkan daerah abu-abu untuk ditafsirkan. Investor membutuhkan analisis mendalam dan penelitian yang luas untuk melengkapi diri mereka dengan tanggung jawab pengaturan dan insentif yang disajikan untuk investor pembuat kapal agar dapat sepenuhnya mempersiapkan diri mereka dan untuk mendapatkan manfaat maksimal dari insentif tarif yang direncanakan.¹³

Tantangan selanjutnya adalah mengenai peraturan dan koordinasi antar pemangku kepentingan. Implementasi UU mengenai kemaritiman masih menghadapi banyak tantangan, seperti disposisi transisi yang tidak jelas, tumpang tindih peran untuk beberapa kegiatan dan koordinasi yang buruk yang mengarah pada kebingungan dan kurangnya fokus pada tanggung jawab utama. Hal ini memerlukan inisiatif dari

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

¹³ Op. cit, Coen van Dijk, hlm 53

berbagai pemangku kepentingan untuk sama-sama menyetujui tujuan undang-undang kemaritiman dan kontribusi masing-masing pihak, termasuk menghapus peran yang tumpang tindih dan menyusun rencana transisi untuk menghasilkan perubahan.¹⁴

Tantangan yang dihadapi oleh negara sebagian besar terletak pada waktu penyelesaian pelabuhan yang berdampak pada pelayanan kepada pelanggan, khususnya perusahaan pengiriman. Operasi pelabuhan tidak hanya melibatkan Pelindo tetapi juga operator terminal swasta, agen pengiriman, perusahaan bongkar muat, dan perusahaan jasa pengiriman. Kinerja buruk yang disebabkan oleh kurangnya koordinasi antara masing-masing pemangku kepentingan ini akan berdampak pada keseluruhan waktu penyelesaian pelabuhan.¹⁵

Dalam menghadapi setiap tantangan yang ada, Indonesia membutuhkan negara lain untuk bekerjasama menghadapinya dan mewujudkan visi Indonesia menjadi poros maritim dunia. Tantangan yang sudah disebutkan di atas merupakan tantangan utama yang ada dalam maritim Indonesia. Lebih jauh, Indonesia masih banyak memiliki tantangan pada bidang-bidang lain. Oleh karena itu, tantangan tersebut tidak mungkin Indonesia hadapi sendiri.

1.2.1 Pembatasan Masalah

Penelitian ini akan fokus membahas mengenai kerjasama maritim antara Indonesia dengan Belanda demi mencapai visi poros maritim dunia. Batas kurun

¹⁴ Ibid, hlm 87-90

¹⁵ Ibid.

waktu dalam penelitian ini yaitu pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo mulai dari 2014 hingga tahun 2019. Penulisan membatasi masalah hanya pada bidang maritim. Bila selama ini fokus pembangunan lebih difokuskan di darat, namun di masa kepemimpinan Jokowi kemaritiman lebih diperhatikan. Hal tersebut terbukti dari pidato Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 East Asia Summit (EAS) tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Bahkan sebelum itu, sudah ada prinsip Nawa Cita yang diangkat oleh Jokowi dan Jusuf Kalla pada saat masih menjadi calon presiden dan wakil presiden RI. Prinsip pertama dalam Nawa Cita berbicara mengenai jati diri bangsa sebagai negara maritim. Penulis memilih kerjasama bilateral Indonesia dengan Belanda karena Belanda memiliki teknologi kelautan yang sangat baik dan Belanda juga merupakan investor asing terbesar dari Eropa yang ada di Indonesia.

1.2.2 Perumusan Masalah

Penelitian ini akan didasarkan pada pertanyaan penelitian yaitu: **“Bagaimana kerjasama maritim antara Indonesia dengan Belanda demi mewujudkan visi poros maritim dunia di masa pemerintahan Jokowi tahun 2014 - 2019?”**

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjawab pertanyaan riset yaitu dengan menjelaskan mengenai bagaimana dan apa saja kerjasama maritim yang terjalin antara

Indonesia dengan Belanda. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk menggambarkan bagaimana dampak kerjasama maritim kedua negara terhadap visi poros maritim dunia.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Melalui penelitian ini, penulis berharap dapat menambah wawasan para pembaca mengenai hubungan kerjasama maritim Indonesia dengan Belanda. Selain itu, penulis ingin agar pembaca menyadari jati diri Indonesia sebagai negara maritim. Peneliti mengajak para pembaca untuk sama-sama mendukung Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia dengan cara menjaga dan melestarikan sumber daya alam, khususnya kelautan Indonesia.

Bagi pemerintah Indonesia, penulis berharap tulisan ini dapat memberikan informasi mengenai pentingnya Belanda sebagai partner kerjasama di bidang maritim. Selain itu tulisan ini juga menjadi informasi mengenai seberapa jauh upaya yang sudah dilakukan oleh pemerintah Indonesia demi mewujudkan visi poros maritim dunia melalui hubungan kerjasama dengan Belanda. Penulis juga berharap penelitian ini dapat memberikan pemikiran baru bagi pemerintah Indonesia mengenai upaya yang dapat dilakukan Indonesia agar kerjasama maritim dengan Belanda dapat berjalan lebih baik.

1.4 Kajian Literatur

Penelitian mengenai kerjasama maritim Indonesia dengan negara lain demi mewujudkan visi poros maritim dunia belum banyak dilakukan. Konsep poros maritim dunia baru mulai diperkenalkan dan aktif di masa pemerintahan Presiden Jokowi yang dimulai tahun 2014 lalu. Sedangkan Indonesia dengan Belanda mulai aktif bekerjasama mulai tahun 2016. Dalam kajian literatur ini penulis menemukan beberapa literatur yang membahas mengenai kerjasama bilateral Indonesia dengan negara lain di bidang maritim demi mewujudkan visi poros maritim dunia.

Menurut Dini Septyana Rahayu dari tulisannya yang berjudul “The Cooperation between Indonesia and Tiongkok under Jokowi’s Foreign Policy towards Global Maritime Diplomacy”, kerjasama bilateral Indonesia dengan Tiongkok di bidang maritim merupakan sebuah kerjasama yang strategis. Kedua negara percaya bahwa maritim global adalah suatu mekanisme yang saling menguntungkan menuju tercapainya stabilitas, keamanan, dan kemakmuran bersama, terutama di tengah perbedaan ekonomi di asia dan negara-negara di benua lainnya dalam menghadapi tantangan-tantangan global. Oleh karena itu, Indonesia pada masa pemerintahan Jokowi tahun 2014 memiliki visi poros maritim dunia, dan Tiongkok di masa pemerintahan Xi Jinping tahun 2013 memiliki visi *Maritime Silk Road* (MSR). Kedua visi tersebut adalah wujud dari ambisi kedua negara untuk menjadi pusat dan kekuatan dengan memanfaatkan wilayah maritimnya.¹⁶

¹⁶ Hardy Alunaza SD, “*The Strategic Cooperation between Indonesia and Tiongkok under Jokowi’s Foreign Policy towards Global Maritime Diplomacy*,” hlm 1-14

Kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Tiongkok di bidang maritim merupakan kerjasama yang strategis karena kedua negara menyadari bahwa mereka memiliki kepentingan yang sama, saling melengkapi, membutuhkan, dan saling menguntungkan. Tiongkok membutuhkan Indonesia untuk memperkuat pengaruhnya di dunia, khususnya Asia Tenggara, karena 85% perdagangannya melalui jalur laut. Indonesia juga membutuhkan Tiongkok untuk memudahkan terjalinnya hubungan kerjasama dengan negara-negara Asia lainnya. Keduanya sepakat untuk memperkuat strategi kebijakan dan komunikasi, memajukan konektivitas infrastruktur kelautan, memperdalam kerjasama dalam investasi industri dan pembangunan proyek-proyek besar, meningkatkan kerjasama ekonomi maritim, budaya maritim, pariwisata maritim, serta mengembangkan maritim bersama.¹⁷

Menurut Nanto Sriyanto dalam tulisannya pada tahun 2018 yang berjudul “Global Maritime Fulcrum, Indonesia-China Growing Relations, And Indonesia’s Middlepowermanship In The East Asia Region”, Indonesia maupun Tiongkok tidak dapat berdiri sendiri dalam mewujudkan visinya di bidang maritim, namun di sisi lain setiap kerjasama bilateral memiliki tantangan dan permasalahan. Keputusan Jokowi untuk fokus pada maritim harus dilihat sebagai strategi untuk mengejar ketinggalan. Namun, di Indonesia terdapat kesenjangan besar antara ketersediaan modal nasional dan total kebutuhan finansial untuk pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu

¹⁷ Ibid.

Indonesia membutuhkan negara lain, salah satunya Tiongkok. Di sisi lain, Tiongkok membutuhkan negara lain untuk membantunya, salah satunya adalah Indonesia.¹⁸

Kedua negara memiliki kepentingan bersama, namun mereka juga memiliki banyak perbedaan dan masalah di antara mereka. Ada defisit kepercayaan dari masyarakat Indonesia terhadap cara perusahaan Tiongkok beroperasi di Indonesia, dan masalah tertentu terkait perusahaan swasta yang muncul setelah meningkatnya konektivitas antara dua negara. Kesenjangan kemampuan antara Indonesia dan Tiongkok telah membuat sejumlah pengambil keputusan di Indonesia, dan para cendekiawan melihat dengan hati-hati pada hubungan yang berkembang. Ada kekhawatiran bahwa proyek maritim Indonesia hanya menjadi tumpangan Tiongkok yang memiliki posisi lebih baik di dunia internasional.¹⁹

Menurut Sanjeevan Pradhan dalam tulisannya di tahun 2016 yang berjudul “China’s Maritime Silk Route and Indonesia’s Global Maritime Fulcrum: Complements and Contradictions”, Indonesia dan Tiongkok memiliki perbedaan-perbedaan yang saling melengkapi, sehingga keduanya menciptakan kerjasama bilateral yang efektif, khususnya di bidang maritim. Indonesia dan Tiongkok ingin menghidupkan masa kejayaan maritimnya seperti dahulu kala. Dalam pidatonya di Kemenlu Indonesia pada tanggal 22 September 2015, Duta Besar Tiongkok untuk Indonesia, Xie Feng, menyoroti bagaimana kerjasama Indonesia dengan Tiongkok

¹⁸ Nanto Sriyanto, “*Global Maritime Fulcrum, Indonesia-china Growing Relations, And Indonesia’s Middlepowermanship In The East Asia Region*,” Jurnal Kajian Wilayah, Vol. 9 No.1, 2018

¹⁹ Ibid.

dapat mendukung visi poros maritim dunia, mengambil keuntungan dari teknologi Tiongkok, sumber daya keuangan, dan kapasitas produksinya.²⁰

Namun, bersama dengan komplemen di antara kedua negara, ada juga beberapa kontradiksi yang menghadirkan tantangan untuk kerjasama tersebut. Tantangan pertama datang dengan kasus penangkapan ikan ilegal, meskipun nelayan Tiongkok bukan satu-satunya yang menangkap ikan secara ilegal di perairan Indonesia, tetapi mereka adalah satu-satunya yang didukung oleh layanan keamanan negara mereka di laut. Tantangan kedua datang dengan rencana Indonesia untuk meningkatkan kemampuan angkatan lautnya untuk melindungi kepentingan maritim dan kedaulatannya, yang dalam situasi saat ini telah mengakibatkan peningkatan ketegangan di Laut Cina Selatan.²¹

Ketiga kajian literatur di atas menjadi dasar pemikiran dan konsep yang digunakan peneliti dalam membahas kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Belanda demi mewujudkan visi poros maritim dunia di masa pemerintahan Jokowi. Pemaparan ide dari para literatur sebelumnya banyak melihat mengenai kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Tiongkok di bidang maritim. Melihat hal tersebut, untuk membedakan tulisan peneliti dari kajian literatur sebelumnya maka peneliti membahas kerjasama bilateral Indonesia dengan Belanda di bidang maritim.

²⁰ Sanjeevan Pradhan, "China's Maritime Silk Route And Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Complements And Contradictions," Institute of Chinese Studies, 20

²¹ Ibid.

1.5 Kerangka Pemikiran

Penelitian ini merupakan penelitian dari disiplin studi Ilmu Hubungan Internasional. Ilmu Hubungan internasional adalah suatu disiplin ilmu yang mempelajari tentang seluruh aspek kehidupan sosial masyarakat suatu negara dan hubungannya dengan masyarakat di luar batas negaranya. Kedua hal tersebut memiliki sifat yang saling mempengaruhi.²² Teori-teori dalam studi Ilmu Hubungan Internasional memerlukan pengembangan kerangka kerja konseptual dan teori untuk memfasilitasi pemahaman dan penjelasan suatu peristiwa atau fenomena dalam politik dunia, serta dapat memberikan analisis dan memberikan informasi mengenai kebijakan dan praktik terkait.²³

Masing-masing negara memiliki nilai dasar yang ingin dicapai, yaitu keamanan, kebebasan, keteraturan, keadilan, dan kesejahteraan.²⁴ Hal tersebut dapat dicapai salah satunya melalui perekonomian negara yang stabil. Perekonomian suatu negara merupakan hal yang penting karena dapat menopang pembangunan negara, dan sekaligus berdampak pada bidang lainnya seperti misalnya bidang keamanan, sosial budaya, politik, pendidikan. Namun untuk mencapai perekonomian yang stabil, suatu negara membutuhkan negara lain untuk memenuhi kebutuhan negaranya. Salah satu hal yang dapat dilakukan adalah melalui hubungan kerjasama.

²² Trygve Mathisen, *Methodology in the Study of International Relations*, Oslo: Oslo University Press, 1963, hlm 74

²³ "What is IR Theory?," IR Theory, diakses pada tanggal 25 Februari 2019, <http://www.irtheory.com/>

²⁴ Robert Jackson and Georg Sorensen, *Introduction to International Relations: Theories and Approaches*, Oxford: Oxford University Press, 2013, hlm 3

Dalam penerapannya, kerjasama internasional terbagi menjadi tiga, yaitu kerjasama bilateral, kerjasama multilateral, dan kerjasama regional. Konsep yang perlu dipahami dalam penelitian ini adalah konsep kerjasama bilateral. Menurut Kishan S. Rana dalam bukunya yang berjudul “Bilateral Diplomacy”, terdapat delapan poin utama penyebab kerjasama bilateral dapat terbentuk. Poin-poin tersebut antara lain adalah: *Security Objectives, Neighborhood, Shared Ideals, Mutual Antagonism, Matching Interest, Legacy, Momentum, dan Diversity*.²⁵

Delapan poin penyebab kerjasama bilateral menurut Rana memiliki artinya masing-masing. Poin pertama adalah kerjasama yang terbentuk karena keamanan nasional mendorong terbentuknya perspektif pada negara lain sebagai mitra dalam bekerjasama atau dalam bersaing. Poin kedua adalah kerjasama yang terbentuk karena suatu negara memiliki kedekatan secara geografis dengan negara mitranya. Poin ketiga yaitu kerjasama yang terbentuk karena suatu negara memiliki persamaan nilai dan ideologi dengan negara mitranya. Selanjutnya, poin keempat merupakan kerjasama yang terbentuk karena adanya persamaan saingan regional, sejarah, maupun budaya dari kedua negara. Kemudian, poin kelima adalah mengenai kerjasama yang terbentuk karena adanya tujuan yang sama dari kedua negara sehingga dapat saling menguntungkan. Poin keenam merupakan kerjasama yang terbentuk karena adanya sejarah kolonialisme, persamaan bahasa dan juga budaya. Poin ketujuh adalah kerjasama yang terbentuk untuk menciptakan peluang baru di masa depan. Poin terakhir adalah kerjasama yang terbentuk karena kedua negara memiliki perbedaan

²⁵ Kishan S. Rana, “*Bilateral Diplomacy*,” Malta: DiploHandBooks, 2007, hlm 35-36

yang saling melengkapi. Dari penyebab kerjasama, masing-masing pihak dapat menentukan hal yang dapat dilakukan untuk mencapai tujuan dan kepentingan bersama.²⁶

Menurut Kalevi Jaakko Holsti, kerjasama internasional, termasuk di dalamnya kerjasama bilateral, didefinisikan menjadi lima. Pertama, kerjasama bilateral merupakan suatu pandangan bahwa dua atau lebih kepentingan, nilai, atau tujuan saling bertemu dan dapat menghasilkan sesuatu, dipromosikan atau dipenuhi oleh semua pihak. Kedua, kerjasama bilateral adalah pandangan atau harapan dari suatu negara bahwa kebijakan yang diputuskan oleh negara lainnya akan membantu negara itu untuk mencapai kepentingan dan nilai-nilainya. Ketiga, kerjasama bilateral adalah persetujuan atas masalah-masalah tertentu antara dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan kepentingan atau berbenturan kepentingan. Keempat, kerjasama bilateral merupakan aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi di masa depan yang dilakukan untuk melaksanakan persetujuan. Terakhir, kerjasama bilateral adalah transaksi antar negara untuk memenuhi persetujuan mereka²⁷

Dari kelima definisi tersebut, Holsti berpendapat bahwa kerjasama bilateral itu terjadi karena masing-masing pihak memiliki kepentingan di dalam tujuannya masing-masing. Kerjasama bilateral tersebut dapat dibilang berhasil ketika kedua negara yang bekerjasama dapat menentukan tujuan bersama dan juga memenuhinya bersama-sama dengan cara membantu satu sama lain. Tujuan tersebut kemudian menciptakan bentuk

²⁶ Ibid.

²⁷ Kalevi Jaako Holsti, "Politik Internasional, Kerangka Untuk Analisis, Jilid II, (Terjemahan M. Tahrir Azhari)," Jakarta: Erlangga, 1988, hlm 652-653

kerjasama yang bervariasi, dapat berupa integrasi antar negara, hubungan diplomatik antar negara, atau hubungan ekonomi. Hal tersebut tergantung pada tujuan yang akan dicapai.²⁸

Dalam sebuah tulisan berjudul "Factors of Successful Collaboration", Meghan Doherty mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi suksesnya sebuah kerjasama. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah: identifikasi kepentingan bersama, adanya saling ketergantungan, menghindari ketidakseimbangan kekuatan, kesediaan untuk berbagi informasi dan sumber daya, harapan, komitmen, serta peran yang jelas dan terdokumentasi, mekanisme evaluasi dan umpan balik, resolusi konflik yang efektif, dan komunikasi yang terbuka serta berulang.²⁹

Menurut Doherty, delapan faktor yang mempengaruhi suksesnya kerjasama saling berhubungan satu dengan yang lainnya. Di faktor pertama, menurut Doherty kerjasama akan sukses apabila negara yang bersangkutan dapat mengetahui persamaan kepentingannya. Berhubungan dengan faktor yang selanjutnya, ketika kepentingan bersama sudah teridentifikasi, negara yang bersangkutan harus memiliki ketergantungan satu sama lain. Namun, berhubungan dengan faktor selanjutnya, adanya saling ketergantungan harus memberikan keseimbangan kekuatan. Selanjutnya, cara untuk menciptakan keseimbangan tersebut adalah melalui kesediaan negara yang bersangkutan untuk berbagi data maupun sumber dayanya. Cara selanjutnya adalah adanya harapan, komitmen, dan peran yang jelas di antara negara yang bersangkutan.

²⁸ Ibid.

²⁹ Meghan Doherty, "*Factors of Successful Collaboration*," Portland State University, 26 Maret 2015, hlm 18-56

Kemudian, dalam kerjasama juga perlu ada mekanisme evaluasi dan umpan balik. Faktor ketujuh, bila dalam kerjasama terdapat konflik, negara yang bersangkutan perlu memiliki resolusi yang efektif. Faktor kesuksesan kerjasama yang terakhir adalah kelancaran komunikasi antara negara yang bersangkutan mengenai transaksi kerjasama maupun masalah dalam kerjasama tersebut.³⁰

Kemudian menurut Ieva Gajauskaite dalam tulisannya tahun 2013, berikut adalah faktor-faktor penting yang dibutuhkan untuk kerjasama yang strategis, yaitu: tujuan bersama, adanya timbal balik, tanggapan atas tantangan di lingkungan internasional serta ancaman keamanan bersama atau kepentingan strategis yang sama, dan evaluasi.³¹

Maksud Gajauskaite dalam faktor penting yang pertama adalah hubungan bilateral dapat menjadi strategis ditentukan oleh tujuan negara yang juga strategis. Dalam hal ini, satu negara dengan negara lain perlu membentuk tujuan bersama. Maka dari itu suatu negara harus mengidentifikasi dan mencocokkan kepentingan nasionalnya dengan negara mitranya. Kemudian, maksud dari faktor penting yang kedua adalah komitmen timbal balik untuk mengembangkan hubungan yang saling menguntungkan, pengakuan atas kerjasama yang spesifik dan evaluasi minat serta motivasi untuk mencari kompromi dalam implementasi tujuan strategis bersama. Tujuan bersama yang strategis dapat didefinisikan sebagai tujuan yang tidak dapat

³⁰ Ibid.

³¹ Ieva Gajauskaite “*Strategic Partnerships in Foreign Policy: Comparative Analysis of Polish – Ukrainian and Lithuanian - Ukrainian Strategic Partnerships*,” Vilnius Volume 11, Iss. 1, 2013, hlm 189-206

dicapai tanpa implementasi kedua negara. Kemudian, faktor yang dibutuhkan untuk kerjasama yang strategis adalah kebutuhan untuk menanggapi tantangan di lingkungan internasional, ancaman keamanan bersama atau kepentingan strategis yang sama. Namun, dalam fase ini, penting untuk mempertimbangkan unsur-unsur lain dari kompatibilitas antar pihak, yaitu sistem politik, geopolitik, sumber daya, nilai, ideologi, kekuatan dan kemampuan, dan lain-lain. Fase terakhir dari kerjasama strategis, yang menegaskan kesinambungan kemitraan dan perspektif untuk pencapaian tujuan bersama, adalah evaluasi. Kerjasama yang strategis dapat dievaluasi dengan data spesifik perdagangan.³²

Konsep selanjutnya yang perlu dipahami dalam tulisan ini adalah konsep strategi maritim. Pemahaman mengenai strategi maritim seringkali mengacu pada strategi militer negara di bidang kelautan. Namun lebih dari itu, strategi maritim juga melibatkan hal-hal lain yang berhubungan dengan laut. Oleh karena itu, dalam tulisan ini perlu dipahami apa yang dimaksud dengan strategi maritim.

Alfred Thayer Mahan dalam bukunya yang berjudul “The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783”, menjelaskan mengenai unsur-unsur utama yang mempengaruhi kekuatan laut sebuah negara. Unsur-unsur tersebut antara lain adalah: *Geographical Position, Physical Conformation, Extent of Territory, Number of Population, National Character, dan Government Character.*³³

³² Ibid.

³³ Alfred Thayer Mahan, “*The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783*,” Boston: Little, Brown and Co, 1890, hlm 29-69

Maksud Mahan dalam unsur yang pertama yaitu posisi geografis suatu negara tidak hanya mendukung konsentrasi pasukannya, tetapi juga memberikan keuntungan strategis bertahan atau menyerang musuh. Posisi geografis tidak hanya bermanfaat ketika negara itu memiliki akses ke jalan laut utama atau memiliki garis pantai yang panjang, tetapi juga memiliki pelabuhan yang baik. Dalam unsur kedua, Mahan berbicara tentang bagaimana geografi fisik negara meningkatkan atau menghalangi kemampuannya untuk berinteraksi dengan daerah di luar perbatasannya. Semakin mudah akses yang ditawarkan oleh perbatasan ke wilayah di luar, dalam hal ini laut, semakin besar kecenderungan orang melakukan hubungan dengan negara lain. Selanjutnya, di unsur ketiga Mahan membahas mengenai pentingnya panjang garis pantai dan karakter pelabuhannya. Negara bisa saja berukuran kecil, tetapi bila memiliki garis pantai yang panjang harus dipertahankan karena hal tersebut merupakan kekuatan laut. Kemudian, ketika Mahan membahas mengenai jumlah populasi, ia tidak hanya memperhatikan berapa banyak penduduk, namun berapa banyak penduduk yang memperhatikan kondisi maritim negara, atau lapangan pekerjaan yang tersedia dalam sektor maritim. Di unsur selanjutnya, ketika Mahan membahas karakter nasional, ia berbicara mengenai bagaimana suatu negara mempromosikan industri dan perdagangan, dan apakah negara itu mau berinvestasi dalam upaya-upaya itu. Kecenderungan karakteristik masyarakat terhadap perdagangan maritim mempengaruhi prioritas otoritas negara dalam mendukung pengembangan angkatan laut. Kemudian, di unsur yang terakhir Mahan berbicara tentang pengaruh pemerintah dalam damai dan dalam perang. Dalam kedamaian,

kebijakan pemerintah dapat mendukung atau menghambat pertumbuhannya. Dalam perang, pengaruh pemerintah paling kuat dirasakan melalui angkatan laut yang sepadan dengan ukuran pengiriman dan ekonomi.³⁴

Selanjutnya, John Hattendorf dalam tulisannya tahun 2013 yang berjudul “What is a Maritime Strategy?”, menjelaskan mengenai kompleksitas pengembangan strategi maritim. Menurutnya, sejarah dan pengalaman nasional sebuah negara dalam strategi maritim dapat membantu mengidentifikasi kepentingan dan prioritas nasional yang berkelanjutan. Tetapi seiring berjalannya waktu ada perubahan dalam struktur hubungan internasional dan perubahan peran yang dimainkan oleh suatu negara tertentu dalam struktur itu. Artinya, tidak ada satu strategi maritim yang berlaku untuk semua situasi. Oleh karena itu, Hattendorf membagi pemahaman strategi maritim menjadi tiga periode sejarah, yaitu zaman perang, zaman pasca perang, dan zaman modern³⁵

Terdapat perbedaan pemahaman strategi maritim dalam zaman perang dan pasca perang. Dalam periode Perang Dunia pertama dan kedua, terdapat persaingan imperial dan ekspansi kolonial, sehingga anggaran militer dan angkatan laut meningkat. Selain itu, seluruh dunia mengalami ketegangan sehingga negara-negara berlomba meningkatkan kekuatannya, termasuk kekuatan maritim. Setelah Perang Dunia berakhir, beberapa pemimpin angkatan laut pada periode pasca perang setuju untuk memasuki masa damai dengan membuat strategi maritim yang baru. Namun

³⁴ Ibid

³⁵ John B. Hattendorf, “*What is a Maritime Strategy?*,” Australia: Sea Power Centre, October 2013, hlm 1-10

beberapa lainnya secara alami meragukan prospek masa damai dan kerjasama angkatan laut multilateral. Sebagian besar keraguan berasal dari kebiasaan berpikir yang tertanam di masa perang. Sedangkan, menurut Hattendorf definisi strategi maritim di zaman modern adalah arahan semua aspek kekuatan nasional yang terkait dengan kepentingan suatu negara di laut. Angkatan laut adalah aspek penting dari lingkungan maritim strategis tetapi mereka tetap hanya satu elemen dari strategi suatu negara dalam domain maritim. Dengan begitu, strategi maritim bukan murni mengenai perlindungan laut dan penggunaan militer atau senjata laut, melainkan melibatkan fungsi lain dari kekuasaan negara.³⁶

Selanjutnya, Herry Setia Negara dalam bukunya tahun 2015 yang berjudul “Strategi Maritim: Pada Perang Laut Nusantara dan Poros Maritim Dunia”, menjelaskan beberapa poin penting yang perlu diketahui untuk memahami strategi maritim. Dua poin penting di antaranya adalah: definisi dan aspek yang mendukung pembangunan maritim.³⁷

Menurut Herry, hal pertama yang perlu diketahui untuk memahami strategi maritim adalah definisinya sendiri. Strategi maritim menurutnya merupakan suatu seni yang mengarahkan aset-aset maritim untuk mencapai tujuan atau sasaran politik yang diinginkan. Wilayah utama dari strategi maritim adalah laut dan kemampuan negara

³⁶ Ibid.

³⁷ Herry Setia Negara, “Strategi Maritim: Pada Perang Laut Nusantara dan Poros Maritim Dunia,” Yogyakarta: Leutika Prio, 2015

yang dimiliki untuk mencapai *sea power* atau kekuatan maritim. *Sea power* mengangkat pentingnya aspek laut dan kekuatan maritim bagi kesejahteraan bangsa.³⁸

Poin penting selanjutnya yang dijelaskan Herry adalah aspek-aspek yang mendukung pembangunan maritim, yaitu aspek kehidupan sosial dan budaya, aspek ekonomi, aspek pertahanan dan keamanan, dan ilmu pengetahuan dan teknologi. Ketika ada satu aspek yang tidak berjalan baik, hal tersebut akan menghambat pembangunan maritim negara. Kehidupan sosial dan budaya yang mendukung pembangunan maritim adalah kehidupan sosial budaya yang menganggap maritim sebagai hal penting dan tidak mengganggu ekosistem laut serta melakukan kejahatan laut. Dalam aspek ekonomi, peranan armada nasional dalam angkatan laut internasional, yaitu dalam hal ekspor, impor, keamanan dan efisiensi pelabuhan harus lebih dominan. Terakhir, aspek-aspek tersebut perlu didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas, teknologi yang memadai, serta pengembangan dengan memanfaatkan data-data dari survei, penelitian, dan sumber daya lainnya.³⁹

Menurut penulis, konsep kerjasama bilateral dan konsep strategi maritim cocok untuk menjelaskan mengenai kerjasama antara Indonesia dengan Belanda demi mewujudkan visi poros maritim dunia. Belanda memiliki hubungan yang baik dengan Indonesia dan merupakan salah satu negara yang paling banyak melakukan investasi di Indonesia. Hubungan kerjasama kedua negara terjadi karena ketergantungan dan saling membutuhkan untuk memenuhi kepentingan negaranya masing-masing. Hubungan

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid.

kerjasama antara kedua negara tidak hanya dalam militer saja, namun juga dalam hal lain, termasuk kerjasama maritim. Baik Belanda maupun Indonesia melakukan kerjasama dengan harapan dapat memperoleh keuntungan di kemudian hari.

1.6 Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

1.6.1 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti ialah metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang menggunakan analisis data yang dikumpulkan terlebih dahulu dalam rupa bacaan, teks, atau gambar. Penelitian kualitatif secara umum dapat digunakan untuk penelitian tentang kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, fungsionalisasi organisasi, aktivitas sosial dan lain-lain.⁴⁰ Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah penelitian eksplanatori. Penelitian eksplanatori merupakan penelitian yang menjelaskan hubungan kausal serta kedudukan variabel-variabel yang diteliti serta hubungan antara satu variabel dengan yang lain.⁴¹ Maka dari itu, penelitian diharapkan akan mampu menjelaskan mengenai hubungan yang interaktif atau timbal balik antara variabel yang akan diteliti dan sejauh mana hubungan tersebut saling mempengaruhi.

⁴⁰ John W. Creswell, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches Third Edition*, California: Sage Publication, 2009, hlm 174

⁴¹ Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta, 2012, hlm 21

1.6.2 Teknik Pengumpulan Data

Pada proses pengumpulan data, penulis menggunakan teknik studi kepustakaan. Data-data yang diperoleh berasal dari buku cetak atau elektronik, jurnal, artikel, dokumen resmi, laporan, situs internet, dan lain-lain.

1.7 Sistematika Pembahasan

Pada Bab I peneliti membahas mengenai pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, identifikasi masalah, perumusan masalah serta pembatasan masalah, kajian literatur, kerangka pemikiran, tujuan dan kegunaan dari penelitian kemudian pertanyaan penelitian.

Pada Bab II peneliti membahas mengenai konsep dan landasan kelautan Indonesia. Pembahasan akan terbagi menjadi beberapa bagian yang masing-masing membahas mengenai potensi maritim Indonesia, sektor maritim Indonesia, dan visi poros maritim dunia.

Pada Bab III, peneliti membahas mengenai Belanda sebagai mitra Indonesia dalam mewujudkan visi poros maritim dunia. Pembahasan terbagi menjadi beberapa bagian yang membahas mengenai dinamika kerjasama bilateral Indonesia dengan Belanda, sejarah maritim Belanda, potensi maritim Belanda, dan strategi maritim Belanda.

Pada Bab IV, peneliti membahas mengenai kerjasama bilateral Indonesia dengan Belanda demi mencapai poros maritim dunia. Pembahasan terbagi menjadi beberapa bagian yang membahas mengenai *Bilateral Maritime Forum*, bentuk

kerjasama berdasarkan pilar poros maritim dunia, dan tantangan dalam kerjasama bilateral Indonesia dengan Belanda di bidang maritim.

Bab V merupakan bab terakhir yang berisi kesimpulan yang didapat dari semua penelitian yang dilakukan.

