

Analisis Kebijakan Pemerintah Indonesia dalam Pengajuan dan Penerapan Traffic Separation Scheme (TSS) di Selat Sunda dan Selat Lombok

Muhammad Royyan Fadli¹, Ismah Rustam¹, Ahmad Mubarak Munir¹

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia

fadliroyyan2@gmail.com

ABSTRACT

This paper will discuss the motives behind the proposed and implementation of the Traffic Separation Scheme (TSS) in the Sunda and Lombok Strait during the first period of Joko Widodo's reign. During the first period of Joko Widodo's administration, Indonesia submitted a proposal for implementing TSS to the International Maritime Organization (IMO) in 2017. This policy is one of several policies of the Indonesian government in the actualization of the vision of the Global Maritime Nexus (GMN). The two straits, both the Sunda Strait and the Lombok Strait, are considered to have the potential to develop into a busier world shipping route due to their advantages and geostrategic values. In addition to improving shipping safety, applying and applying for a TSS cannot be separated from the aspects of legitimacy, identity and international norms as the motive, based on constructivism. This research uses the following data collection technique: interview, documentation and library study that compiles both primary and secondary data. This research also uses Miles & Huberman's three stages of data analysis namely, data reduction, data display and drawing conclusions. This research concludes that identities and norms can influence state policies, in this case the submission and implementation of TSS in the Sunda and Lombok Strait.

Keywords: *Global Maritime Nexus, Identity, Lombok Strait, Norms, Sunda Strait, TSS.*

ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan motif-motif yang melatarbelakangi diajukan dan diterapkannya *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Sunda dan Selat Lombok pada masa pemerintahan Joko Widodo periode pertama. Indonesia pada masa pemerintahan Joko Widodo periode pertama mengajukan proposal penerapan TSS kepada *International Maritime Organization* (IMO) tepatnya pada tahun 2017. Kebijakan ini merupakan salah satu dari beberapa kebijakan pemerintah Indonesia dalam aktualisasi dari visi Poros Maritim Dunia (PMD). Kedua selat, baik Selat Sunda dan Selat Lombok dipandang memiliki potensi untuk berkembang menjadi jalur pelayaran dunia yang lebih ramai dikarenakan kelebihan-kelebihan dan nilai geostrategis yang dimiliki. Disamping demi meningkatkan keselamatan pelayaran, pengajuan dan penerapan TSS juga tidak lepas dari aspek legitimasi, identitas, dan norma internasional sebagai motifnya, berdasarkan konstruktivisme. Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis adalah metode wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka yang menggabungkan data primer dan sekunder. Penelitian ini menggunakan tiga langkah analisis data menurut Miles & Huberman, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Penelitian menyimpulkan bagaimana identitas dan norma dapat mempengaruhi kebijakan negara yang dalam kasus ini adalah pengajuan dan penerapan TSS di Selat Sunda dan Selat Lombok.

Kata Kunci: Identitas, Norma, Poros Maritim Dunia, Selat Lombok, Selat Sunda, TSS.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia terdiri dari 17.506 pulau dan luas wilayah lebih dari 7.7 juta km², yang 2/3 bagiannya merupakan perairan seluas lebih dari 5.8 juta km², dengan garis pantai sepanjang lebih dari 81.000 km², dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) selebar 200 mil. Laut Indonesia juga kaya akan berbagai jenis hasil laut dan sumber daya alam. Dari hasil laut, Indonesia mampu memproduksi sebesar 5 juta ton/tahun dan terus meningkat dari tahun ke tahun. Selain kaya akan berbagai jenis ikan, dasar laut wilayahnya menyimpan ribuan bahan tambang. Dengan posisi yang strategis, wilayah laut Indonesia menjadi bagian dari jalur transportasi laut dunia dan juga berpotensi besar untuk pengembangan wisata bahari. Wilayah Indonesia adalah persimpangan bagi kapal dari Dunia Barat yang ingin ke timur dan kapal Dunia Timur yang ingin ke barat. Selain itu, Indonesia juga memiliki beberapa *Choke Points* (titik perlintasan) strategis bagi jalur pelayaran dunia, seperti Selat Malaka, Selat Makasar, Selat Sunda dan Selat Lombok (Juliawati, 2018, p. 1389).

Melihat potensi-potensi tersebut, memiliki cita-cita sebagai negara maritim yang memiliki kekuatan secara ekonomi dan keamanan tentunya menjadi hal yang sangat wajar, dan memang seharusnya dicita-citakan dan diwujudkan. Sehubungan dengan itu, Indonesia sejak terpilihnya Joko Widodo sebagai Presiden, mulai menarik fokus ke arah maritim. Tidak hanya sampai disitu, Presiden Joko Widodo bahkan mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam kampanyenya. Poros Maritim Dunia sendiri, merupakan konsep yang disampaikan Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur, di Naypyidaw Myanmar pada tanggal 13 November 2014. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia (Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia (Kominfo), 2016).

Indonesia perlu melakukan pembangunan secara masif untuk menjadi negara Poros Maritim Dunia, yang meliputi pembangunan maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. Penegakan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi *biodiversity*, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Konsep serupa telah terlebih dahulu diterapkan Jepang dan India dengan 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 berkompetisi di kawasan Indo-Pasifik (Yani & Montratama, 2018, p. 25).

Dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Presiden Joko Widodo mencanangkan lima pilar utama dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Lima pilar ini diantaranya:

1. Pilar pertama: Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
2. Pilar kedua: Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Pilar ketiga: Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Pilar keempat: Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan
5. Pilar kelima: Membangun kekuatan pertahanan maritim (Pregiwati, 2019).

Dibalik besarnya peluang yang dimiliki Indonesia di sektor maritim, pelaksanaan wacana tersebut tentu tidak lepas dari berbagai tantangan yang akan dihadapi, mulai dari sisi sumber daya manusia, infrastruktur yang belum memadai, baik dari segi keamanan maupun produksi, ketersediaan dana dalam pembangunan dan lain sebagainya, yang menjadi pekerjaan rumah yang harus diselesaikan, salah satunya masalah keamanan. Kesejahteraan ekonomi kelautan tidak akan bisa dicapai apabila tidak didukung oleh keamanan maritim. Begitupula sektor keamanan maritim, akan sulit dicapai apabila tidak terdapat kesejahteraan ekonomi. Upaya mengelola keamanan maritim merupakan kunci bagi negara untuk meningkatkan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi. Aspek ekonomi dan keamanan dalam paradigma maritim merupakan hal yang berkaitan dan saling mendukung (Syahrin, 2018, p. 3). Serangkaian kebijakan terkait penguatan keamanan di sektor maritim kemudian dicanangkan, salah satu langkah konkret yang dapat kita lihat adalah pengajuan proposal penetapan *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Lombok dan Selat Sunda kepada IMO.

TSS adalah salah satu mekanisme pengarahan kapal melalui rute yang diatur/diwajibkan ke daerah laut tertentu untuk mengurangi resiko tabrakan, kandas dan kecelakaan lainnya. Ada beberapa *routeing system* selain TSS, namun TSS adalah sistem yang diutamakan dikarenakan TSS telah menjadi subjek regulasi di bawah konvensi internasional dan disarankan dalam konvensi internasional (Plant, 1985). Penerapan TSS dimaksudkan untuk mengurangi pertemuan kapal secara berhadapan dikarenakan *overtaking*. Adanya TSS akan memisahkan arus lalu lintas yang berlawanan menjadi jalur dengan garis pemisah/zona pemisah di tengah-tengahnya. Skema rata-rata dari TSS biasanya memiliki panjang 12 mil dengan zona pemisah selebar 3 mil hingga 6 mil.

TSS awalnya diterapkan lewat inisiatif IMO setelah beberapa kecelakaan yang tidak dapat diantisipasi seperti tabrakan *Andrea Doria* di tahun 1956, kandasnya kapal *Torrey Canyon* di tahun 1967, dan tabrakan ganda yang melibatkan dua kapal besar di Selat Dovers pada tahun 1971. Penerapan TSS kemudian meluas pada tahun 1970an dan digabungkan dengan UNCLOS. Penggunaannya di beberapa tempat kemudian dapat mengurangi angka kecelakaan dan hal ini menunjukkan efektifitas sistem TSS ini sendiri (Plant, 1985, p. 134). Salah satu bukti efektifitas TSS adalah studi yang dilakukan oleh *International Association of Institutes of Navigation* (IAIN) pada tahun 1981 yang mencatat bahwa antara tahun 1956 dan 1960 terjadi 60 tabrakan di Selat Dover sedangkan dua puluh tahun kemudian, setelah diperkenalkannya TSS berkurang menjadi 16 (1960-1980) (International Maritime Organization, n.d.).

TSS sangat diperlukan demi menjamin keselamatan pelayaran di selat yang menjadi Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Lombok yang terletak di jalur lalu lintas kapal yang dikategorikan sebagai ALKI II merupakan jalur lalu lintas internasional yang memiliki kepadatan tinggi dikarenakan oleh keberadaan kawasan wisata di sekitarnya. Sebanyak 36.773 unit kapal dengan berbagai jenis dan ukuran melewati Selat Lombok setiap tahunnya, ini memperlihatkan bahwa sibuknya kegiatan pelayaran di Selat ini (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2019).

Selain itu, Selat Lombok sendiri memiliki kelebihan dibanding selat lain di Indonesia. ALKI II memiliki kelebihan berupa jalur yang lebar dan tanpa adanya hambatan pulau, dibanding dengan ALKI I yang meskipun lebar tetapi masih terhalang pulau, sedangkan ALKI III di Maluku Barat Daya tergolong sempit, sehingga banyak kapal besar yang lebih memilih lewat Selat Lombok di ALKI II. Total kapal yang melintasi Selat Lombok tiap bulan dapat mencapai 200-340 kapal dari berbagai ukuran, dengan prediksi kedepan akan terus bertambah. Alur pelayaran yang ramai itu, memerlukan jaminan keamanan dan keselamatan. Terlebih lagi sebagai jalur ALKI yang jadi pilihan kapal-kapal besar dari seluruh dunia dalam menghubungkan Benua Australia dengan Asia Tenggara/Asia Timur (Maritim, 2017).

Kemudian untuk Selat Sunda, berdasarkan data, jumlah kapal yang lalu-lalang di Selat Sunda mencapai 53.000 per tahun, menjadikannya sebagai selat tersibuk di dunia. Selat Sunda merupakan salah satu selat paling penting di Indonesia karena terletak di jalur lalu lintas kapal yang dikategorikan sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I dari selatan ke utara dengan jalur lintas yang memiliki kepadatan tinggi dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera dan sebagian besar dilalui oleh kapal penumpang. Terdapat pula daerah konservasi laut dan wisata taman laut yang wajib dilindungi di Selat Sunda, salah satunya Pulau Sangiang yang ditetapkan sebagai Taman Wisata Alam Laut melalui Keputusan Menteri Kehutanan No 55/Kpts-II/1993 (Sari, 2019).

Disamping kelebihan-kelebihan tersebut, selat-selat tersebut tidak lepas dari ancaman-ancaman keamanan yang mengintai, salah satunya yang cukup menonjol adalah tubrukan kapal. Menurut data yang diperoleh, pada tahun 2014 telah beberapa kali terjadi kecelakaan kapal di Selat Sunda, yaitu tubrukan antara KMP Jatra III dan MT. Soechi Chemical VII pada tanggal 28 Januari 2014, Pukul 07.30 WIB, antara KMP Portlink dan Cargo FGA – 138 pada tanggal 01 Oktober 2014, Pukul 11.13 WIB, tubrukan antara KMP Bahuga Jaya dan MT. Norgas Chatinka pada tanggal 26 September 2012 Pukul 04.50 WIB dan antara KMP Marinsa dan MV. Qihang pada tanggal 03 Mei 2014 pukul 02.10 WIB. Kawasan perairan Selat Sunda memang merupakan daerah lalu lintas jalur pelayaran umum yang bebas, namun minim rambu pelayaran (Sobaruddin et al., 2017, p. 109). Berkaitan dengan itu, Selat Sunda memiliki ancaman yang menonjol berupa tubrukan kapal, Selat Lombok memiliki ancaman pencemaran lingkungan di sekitar daerah wisata dan daerah konservasi, sehingga khusus di Selat Lombok, TSS akan berfungsi sebagai *Associated Protective Measures* (APMs) pada PSSA di perairan Tiga Gili (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2018).

Selain untuk menunjang kelancaran transportasi laut dengan meningkatkan keselamatan pelayaran, TSS juga menjadi penting dalam meningkatkan kredibilitas Indonesia sebagai negara maritim, terlebih Indonesia telah mendeklarasikan niatnya untuk menjadi Poros Maritim Dunia kepada dunia internasional, meningkatkan

keselamatan pelayaran tentunya menjadi konsekuensi untuk menjaga citra bangsa. Upaya dalam mewujudkan visi Poros Maritim Dunia ini selain dari sisi domestik juga tentunya diupayakan diplomasi yang masif dalam mewujudkannya, terlihat dari aktifnya Indonesia dalam melakukan diplomasi di masa pemerintahan Joko Widodo, termasuk dalam isu spesifik seperti TSS. Melihat dari pemaparan di atas, maka penulis dalam penelitian ini, akan mengkaji lebih lanjut mengenai motif-motif yang mendasari Indonesia dalam menerapkan kebijakan ini dari sisi teoritis dan praktis, mulai dari pengimplementasian poros maritim, dan upaya aktualisasi kepentingan nasional dari sisi materil dan non materil, sehingga menghasilkan analisis yang dapat dipertanggung jawabkan.

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian ini mengambil rujukan dari penelitian-penelitian terdahulu yang terkait dengan tema yang dibahas. Penelitian-penelitian ini digunakan penulis diantaranya untuk melihat rencana penerapan TSS, sisi strategis kedua selat, potensi-potensi dari kedua selat, baik ekonomi, politik, dan geostrategis, serta pengaruh sejarah dalam menginspirasi deklarasi visi Poros Maritim Dunia. Rencana penerapan TSS di Selat Lombok juga telah dibahas oleh Ismah Rustam dalam tulisannya yang berjudul *Makna Strategis Selat Lombok dan Perkembangannya sebagai Jalur Pelayaran Internasional*. Tulisan ini diterbitkan dalam *Global and Policy Journal of International Relations*, vol. 6, no. 1, tahun 2018. Tulisan sesuai judulnya secara umum membahas mengenai potensi-potensi yang dimiliki Selat Lombok, khususnya potensinya untuk semakin berkembang menjadi jalur pelayaran internasional yang berpengaruh (Rustam, 2018).

Tulisan ini menyatakan bahwa secara geografis, Selat Lombok memiliki luas dan kedalaman yang lebih daripada Selat Malaka, walaupun jalur pelayaran memang tidak sepadat di Selat Malaka. Lebar jalur minimum di Selat Lombok adalah 11,5 mil dan kedalaman lebih dari 150 meter, sehingga menjadi jalur yang aman untuk kapal super tanker dan kapal-kapal besar. Misalnya, tanker dengan tinggi melebihi 19,8 meter harus dialihkan melalui Selat Lombok karena keterbatasan yang tidak memungkinkan untuk melalui Selat Malaka. Setiap tahunnya, total bobot yang ditopang oleh Selat Lombok mencapai 36 juta metrik ton. Jumlah kapal yang melewati Selat Lombok setiap harinya bisa mencapai 52 kapal sehingga dalam sebulan rata-rata arus kapal mencapai 1.400-an kapal asing yang melewati perairan ALKI II tersebut (Rustam, 2018, p. 89).

Jalur yang ramai dan cenderung lebih aman karena memiliki perairan yang lebih dalam ini merupakan bagi potensi Selat Lombok untuk terus berkembang. Penelitian ini juga menyatakan bahwa tingginya arus pelayaran di Selat Lombok membuat pemerintah mengatur skema pemisahan lalu lintas pelayaran kapal *Traffic Separation Scheme* (TSS) sebagai upaya meningkatkan keselamatan pelayaran. Penetapan TSS ini sejalan dengan usulan Indonesia yang terlebih dahulu menetapkan Selat Lombok sebagai PSSA. Sehubungan dengan hal tersebut, Selat Lombok termasuk dalam area yang memerlukan perlindungan khusus karena memiliki potensi ekologi, sosial-ekonomi, serta area yang rentan terhadap kerusakan yang disebabkan dari aktivitas maritim. Konsep TSS memang diprioritaskan di Selat Lombok yang jalurnya paling aman bagi kapal besar (Rustam, 2018).

Penetapan TSS di Selat Lombok juga merupakan salah satu bagian dari IMO *Ships Routing System* yang sangat penting dalam penetapan area perairan sensitif tertentu (PSSA) di Selat Lombok yang dekat dengan kawasan dengan ekologi. Upaya ini juga menjadi langkah strategis yang diambil oleh pemerintah Indonesia mengingat TSS tersebut terletak di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), sehingga penetapannya akan menimbulkan dampak pada pelayaran nasional dan internasional. Selain itu, dalam jurnal ini juga dituliskan upaya-upaya yang dilakukan pemerintah Indonesia untuk menunjukkan kesiapannya dalam menerapkan TSS di Selat Lombok seperti pembangunan terminal Gili Mas di Lembar, dan juga rencana pembangunan Bandar Kayangan di Lombok Utara.

Kemudian, penelitian terkait poros maritim sebagai identitas Indonesia dibahas dalam penelitian Caroline Paskarina yang berjudul *Wacana Negara Maritim Dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia*. Tulisan ini diterbitkan dalam Jurnal Wacana Politik - Jurnal Ilmiah Departemen Ilmu Politik Vol. 1, No. 1, Maret 2016. Dalam tulisan tersebut, penulis menyatakan bahwa kemunculan kembali wacana negara maritim ini merupakan sebuah upaya untuk membentuk kembali imajinasi identitas kebangsaan Indonesia. Dengan melacak dinamika argumentasi yang mewarnai perjalanan wacana negara maritim dalam politik Indonesia, tulisan tersebut ingin mengungkap mengapa wacana negara maritim muncul dan kepentingan di balik reimajinasi nasionalisme Indonesia tersebut (Paskarina, 2016, p. 1).

Menurut penelitian tersebut, jika dipandang secara historis, nasionalisme merupakan konstruksi yang dilakukan untuk kepentingan tertentu. Ketika pembangunan nasionalisme dilakukan oleh negara, maka nasionalisme menjadi basis legitimasi untuk membangun loyalitas terhadap negara. Konstruksi nasionalisme yang menonjol dalam sejarah Indonesia dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu nasionalisme pra kemerdekaan, pasca kemerdekaan dan nasionalisme di masa orde baru. Nasionalisme pra kemerdekaan identik dengan heroisme sejarah perlawanan untuk meraih kemerdekaan. Dalam konteks tersebut, nasionalisme diartikan sebagai paham yang mempersatukan berbagai suku bangsa di Indonesia untuk bersama-sama melawan kolonialisme. Kesamaan tujuan untuk menjadi bangsa yang merdeka inilah yang kemudian mendasari pergerakan rakyat saat itu untuk melawan penjajahan. Makna heroik ini yang kemudian dipakai untuk membangun rasa kebersamaan yang bersifat lintas etnis dan melampaui ikatan-ikatan primordial. Nasionalisme pada masa itu dilekatkan dengan jargon "senasib sepenanggungan" (Paskarina, 2016).

Kemudian, pada masa pasca kemerdekaan direkonstruksi dengan makna baru yang tujuannya tetap memberikan legitimasi terhadap kepentingan negara. Masa Orde Lama dibawah kepemimpinan Soekarno mengemas nasionalisme sebagai dasar bagi revolusi melawan kekuatan-kekuatan neokolonialisme dan neoimperialisme. Kemudian pada masa Orde Baru, Suharto mengaitkan nasionalisme dengan pembangunan. Nasionalisme pada masa Orde Baru adalah ketika bangsa Indonesia patuh pada ideologi pembangunan dan berpartisipasi dalam pembangunan. Pemaknaan ini direproduksi oleh negara melalui institusi-institusi pendidikan, organisasi kemasyarakatan, dan partai politik, serta organisasi komunitas di level *grass root* seperti RT, RW, Karang Taruna, Dharma Wanita, yang semuanya mengarahkan pembentukan identitas nasionalisme sebagai identitas dari orang-orang yang berpartisipasi dalam pembangunan (Paskarina, 2016).

Nasionalisme yang berbeda dikonstruksi pada masa pemerintahan Jokowi yang mencoba membangkitkan kembali ide tentang nasionalisme yang dibangun dari kedaulatan di laut. Pada masa kejayaan kerajaan-kerajaan di Nusantara, kedaulatan laut menjadi salah satu kebanggaan bahkan identitas dari banyak kerajaan besar Nusantara, seperti Sriwijaya dan Majapahit. Namun, identitas sebagai bangsa bahari ini seolah-olah lenyap karena selama rentang panjang masa awal kemerdekaan hingga sekarang, nasionalisme yang dibangun adalah nasionalisme yang berbasis daratan. Menurut penelitian ini, kendati Indonesia adalah negara kepulauan, sentralisasi sumber daya menyebabkan pembangunan hanya berlangsung di pulau-pulau besar yang tidak saling terkoneksi dengan baik, seolah-olah masing-masing pulau mengejar pertumbuhan ekonominya sendiri. Pusat-pusat pertumbuhan ekonomi tetap berbasis pada pengembangan potensi daratan, bukan pergerakan sumber daya melalui laut di antara pulau-pulau tersebut. Fenomena tersebut dianggap sebagai konsekuensi dari ideologi pembangunan yang orientasinya pertumbuhan ekonomi (Paskarina, 2016).

Pemerintahan Jokowi kemudian menawarkan perubahan cara pandang dari nasionalisme daratan menjadi nasionalisme maritim. Indonesia jelas adalah negara kepulauan, laut seharusnya menjadi sumber kekuatan yang sangat strategis untuk perputaran sumber daya dan pertahanan. Simbol kedaulatan terbesar yang seharusnya dimiliki Indonesia adalah kedaulatan di laut karena Indonesia adalah negara kepulauan. Cara pandang inilah yang kemudian dipakai Jokowi untuk membangkitkan kembali nasionalisme maritim (Paskarina, 2016).

Kemudian, untuk rencana penerapan TSS di Selat Sunda juga telah dibahas dalam Jurnal yang ditulis oleh Dyan Primana Sobaruddin, Armaidly Armawi, dan Edhi Martono yang berjudul *Model Traffic Separation Scheme (TSS) Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I Di Selat Sunda Dalam Mewujudkan Ketahanan Wilayah* yang diterbitkan dalam Jurnal Ketahanan Nasional Volume 23 No. 1, 27 April 2017. Jurnal tersebut membahas mengenai letak geografis Selat Sunda, bahaya navigasi di Selat Sunda, kedalaman perairan dan peta laut Indonesia di Selat Sunda, cagar alam, taman nasional, daerah berbahaya dan daerah latihan TNI AL, lalu lintas pelayaran kapal dari dan ke Samudera Hindia, lalu lintas pelayaran kapal feri penyeberangan Bakauheni-Merak, tubrukan kapal di Selat Sunda, geopolitik Selat Sunda dan lain sebagainya. Menurut penelitian ini, terdapat empat aktor dalam penerapan Model *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Sunda Dalam, yang didasarkan oleh beberapa elemen (Sobaruddin et al., 2017) .

Elemen-elemen tersebut adalah: (1) Elemen Mewujudkan Ketahanan Wilayah; (2) Elemen Mendukung Implementasi Poros Maritim Dunia; (3) Elemen Mendukung Kelancaran dan Keselamatan Lalu Lintas Laut; (4) Elemen Implementasi pasal-pasal UNCLOS 1982, sebagai Konsekuensi Ratifikasi; (5) Elemen Menciptakan Kelancaran *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lanes of Oil Trade* (SLOT). Elemen-elemen tersebut merangkum kepentingan dari NKRI, Pemerintah Republik Indonesia, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), dan Masyarakat Maritim Dunia (IMO) (Sobaruddin et al., 2017).

Dalam penelitian ini juga disebutkan enam kriteria terhadap Model *Traffic Separation Scheme* (TSS) pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I di Selat Sunda dalam mewujudkan ketahanan wilayah berdasarkan (1) Ketahanan Wilayah; (2)

Implementasi Program Pemerintah RI Poros Maritim Dunia; (3) Kelancaran dan keselamatan lalu lintas laut; (4) Aturan Lintas ALKI sesuai UNCLOS 1982; (5) Penerapan Teknologi Komunikasi; (6) Kelancaran SLOC/SLOT. Dengan ditetapkannya TSS di Selat Sunda, maka secara tidak langsung nilai strategis Selat Sunda semakin meningkat, oleh sebab itu segala sumber daya mestinya mulai dikerahkan untuk memperkuat dari sisi pengawasan dan pengamanan melalui peningkatan pembangunan *surveillance system* di selat tersebut (Sobaruddin et al., 2017).

Penelitian ini juga menyatakan, terjaminnya perairan Selat Sunda dari bahaya keamanan, bahaya navigasi pelayaran serta bahaya pencemaran lingkungan melalui pentataan ruang laut di perairan Selat Sunda akan mempengaruhi perkembangan dan pembangunan di wilayah pesisir sekitarnya. Adanya jaminan keamanan di laut sebagai akibat dari selalu siap siaganya aparat penegak hukum di laut dalam melaksanakan gelar operasi di perairan Selat Sunda akan memberikan rasa aman pengguna laut. Rasa aman dan nyaman bagi kapal-kapal yang melintas di perairan Selat Sunda diikuti dengan terjaminnya keselamatan bernavigasi merupakan kabar dan berita baik pengguna pelayaran di seluruh dunia (Sobaruddin et al., 2017).

Seiring dengan bertambah padatnya lalu lintas di Selat Malaka, maka pelayaran dunia akan bergeser melalui ALKI I di Selat Sunda. Uraian tersebut menjadikan peluang bagi pelaku ekonomi di sekitar wilayah sekitar Selat Sunda untuk meningkatkan pembangunan fasilitas pelabuhan, tempat sandar, bongkar muat, logistik dan kebutuhan bahan bakar (Sobaruddin et al., 2017). Penelitian ini akan digunakan oleh penulis untuk melihat dampak dari penerapan TSS terhadap keamanan laut dan pelayaran, potensi Selat Sunda, serta untuk melihat sisi geopolitik dari Selat Sunda. Berbeda dengan penelitian-penelitian di atas, dalam penelitian ini penulis akan menganalisis motif-motif yang mendasari Indonesia dalam menerapkan kebijakan ini dari sisi teoritis dan praktis, mulai dari pengimplementasian poros maritim, dan upaya penguatan identitas sebagai negara maritim.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, yaitu pengumpulan data pada suatu latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowboat*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi (Anggito & Setiawan, 2018). Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis adalah metode wawancara (menanyakan beberapa pertanyaan terstruktur kemudian diperdalam guna mendapatkan keterangan lebih lanjut), dokumentasi (mencari data-data di lapangan sesuai dengan situasi sosial yang ada), dan studi pustaka, dimana penulis menggunakan catatan, transkrip buku, dan lainnya yang dapat mendukung penelitian penulis. Penelitian ini menggunakan tiga langkah analisis data menurut Miles & Huberman, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan (Sugiyono, 2008, p. 333).

KERANGKA PEMIKIRAN

Penelitian ini menggunakan teori Konstruktivisme dalam sudut pandang Alexander Wendt dan Martha Finnemore serta Kathryn Sikkink. Konstruktivisme merupakan teori yang memfokuskan penekanannya terhadap aspek-aspek sosial dalam hubungan internasional, berbeda dengan neorealisme yang cenderung materialistik dan positivistis. Konstruktivisme menolak fokus analisa terhadap aspek-aspek material seperti militer dan kekuatan ekonomi, serta memandang bahwa dalam hubungan internasional aspek yang paling penting adalah sosial, bukan material. Sistem internasional sendiri menurut konstruktivisme bukan sesuatu yang *given*, melainkan ciptaan dan temuan manusia yang tidak bersifat material, yang merupakan rangkaian ide, kerangka pemikiran dan sistem norma, yang telah disusun oleh orang tertentu di tempat dan waktu tertentu (Jackson & Sorensen, 2006, p. 369).

Alexander Wendt, dalam tulisannya yang berjudul *Anarchy is what States Make of it: The Social Construction of Power Politics*, menyatakan bahwa, identitas adalah basis dari kepentingan. Aktor tidak memiliki kepentingan yang terlepas dari konteks sosial, sebaliknya, mereka mendefinisikan kepentingan mereka dalam proses mendefinisikan situasi (Wendt, 1992). Alexander Wendt, dalam tulisan yang sama, mengutip Peter Berger yang mengatakan bahwa setiap orang memiliki banyak identitas yang terkait dengan peran kelembagaan, seperti saudara lelaki, putra, guru, dan warga negara. Demikian pula, suatu negara dapat memiliki banyak identitas sebagai "berdaulat," "pemimpin dunia bebas," "kekuatan kekaisaran," dan sebagainya (Wendt, 1992). Melihat kutipan tersebut, dapat dipahami bahwa negara dapat memiliki berbagai macam identitas, dan identitas dapat berubah melalui interaksi, seperti yang dikatakan Wendt dalam tulisannya "bahwa makna dalam hal mana tindakan diorganisir timbul dari interaksi" (Wendt, 1992).

Wendt membagi identitas ke dalam empat tipe, diantaranya identitas personal, identitas tipe, identitas peran, dan identitas kolektif. Identitas personal merupakan atribut yang membentuk eksistensi negara, yang membedakannya dari negara lain, seperti wilayah, lambang negara, lagu kebangsaan dan lain sebagainya. Identitas personal tidak membutuhkan pemaknaan dari negara lain, dan identitas ini juga melahirkan kepentingan yang diinginkan semua negara, yakni melindungi identitas fisik dan identitas sosialnya (diakui dan dihormati negara lain) (Rosyidin, 2015).

Identitas kedua yakni identitas tipe. Identitas tipe merupakan identitas yang merupakan identitas intrinsik seperti predikat negara demokrasi, negara komunis, fasis, komunis dan lain-lain. Identitas ketiga adalah identitas peran, yang berkaitan dengan peran dan tanggung jawab negara, apa yang harus dilakukan negara dalam situasi tertentu. Identitas ini bergantung terhadap keberadaan negara lain untuk dapat mengetahui tanggung jawab dan perannya (Rosyidin, 2015, pp. 50–57). Identitas keempat, identitas kolektif, merupakan identitas yang terdapat pada berbagai negara yang teridentifikasi memiliki kesamaan nilai-nilai, dan mengidentifikasikan diri sebagai "teman". Identifikasi positif ini menciptakan struktur pemahaman bersama yang mengikat mereka dalam suatu identitas tunggal (Rosyidin, 2015).

Kepentingan nasional berubah seiring dengan berubahnya identitas negara. Konstruktivisme memandang dunia sosial termasuk dunia internasional adalah konstruksi manusia. Dunia sosial dan politik, menurut para konstruktivis, bukanlah sesuatu yang berada di luar kendali manusia, suatu kesadaran intersubjektif di antara

manusia, merupakan temuan dan kreasi manusia bukan dari sisi materi dan fisik melainkan sisi intelektual dan ideasional. Sistem internasional merupakan seperangkat ide, pemikiran, sistem norma yang telah dibentuk oleh orang-orang tertentu dalam tempat dan waktu tertentu. Jika pemikiran yang masuk ke dalam hubungan internasional berubah, maka sistem akan berubah, karena sistem mengandung pemikiran dan ide. Maka dapat disimpulkan bahwa identitas merupakan basis dari kepentingan, dan identitas merupakan sesuatu yang mendefinisikan kepentingan nasional itu sendiri (Burchill, 2005, p. 185).

Asumsi tersebut dapat diperkuat dengan analisis Martha Finnemore terhadap fenomena-fenomena yang memperlihatkan bagaimana organisasi internasional dapat mengubah norma internasional dan identitas negara-negara, misalnya UNESCO yang “berhasil” menanamkan norma bahwa negara yang modern dan beradab adalah negara yang memiliki birokrasi kebijakan tentang ilmu pengetahuan. Pada pertengahan tahun 1950-an, ide UNESCO ini ditetapkan di empat belas negara, kemudian di tahun 1975 meningkat hingga 90-an negara yang menetapkan. Pada akhirnya norma tersebut diakui secara internasional bahwa negara yang beradab dan modern adalah yang memiliki paket kebijakan terkait ilmu pengetahuan (Jackson & Sorensen, 2006).

ICRC berhasil “mengkonstruksi” negara-negara di dunia untuk menerima “norma” perang, yakni perang dengan menggunakan aturan. Aturan perang akhirnya menjadi norma internasional yang disepakati, dan membangun ide bahwa negara yang beradab adalah negara yang menaati peraturan perang. Kemudian *World Bank*, melalui Robert McNamara, yang menanamkan norma bahwa kebijakan ekonomi bukan hanya soal meningkatkan produksi dan pertumbuhan ekonomi, melainkan mengurangi kemiskinan, yang kemudian akhirnya negara-negara di dunia sejak tahun 1970-an menjadikan redistribusi ekonomi, pengurangan kemiskinan menjadi tujuan utama kebijakan ekonomi (Jackson & Sorensen, 2006).

Artikel Martha Finnemore dan Kathryn Sikkink yang berjudul *International Norm Dynamics and Political Change* menjelaskan mengenai bagaimana diskursus tentang norma muncul, bagaimana norma diterima dan bagaimana norma diinternalisasi. Martha Finnemore dan Kathryn Sikkink menjabarkan yang mereka sebut sebagai “*three stage of norm influence*” tiga tahap bagaimana pengaruh norma muncul hingga dapat terinternalisasi. Tahap pertama disebut “*norm emergence*”, tahap kedua disebut “*norm cascades*”, dan tahap ketiga disebut “*norm internalization*” (Finnemore & Sikkink, 1998). Menurut Finnemore dan Sikkink, kemunculan norma atau *norm emergence* sebagai tahap pertama merupakan persuasi dari “pencetus/ yang memperjuangkan” norma tersebut, yang mereka sebut sebagai “*norm entrepreneur*” untuk meyakinkan massa kritikal dari negara-negara yang mereka istilahkan sebagai “*norm leaders*” untuk menganut norma baru.

Tahap kedua “*norm cascades*” adalah keikutsertaan negara-negara lainnya seiring dengan “sosialisasi” dari negara-negara pemimpin norma pada masa awal (massa kritikal). Motivasi utama dari tahap kedua ini adalah gabungan antara tekanan untuk kesesuaian (dengan negara-negara lain), hasrat untuk meningkatkan legitimasi internasional, dan hasrat dari pemimpin-pemimpin negara untuk memfasilitasi “*norms cascades*”. Tahap ketiga tahap internalisasi, adalah tahap dimana negara-negara mengadopsi norma tersebut tidak lagi dikarenakan tujuan yang hanya untuk kesesuaian dan legitimasi dalam dunia internasional, melainkan karena sudah

selayaknya norma tersebut diadopsi (Finnemore & Sikkink, 1998).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Identitas Indonesia sebagai bangsa maritim sudah tertanam sejak lama, sejak zaman kerajaan, wilayah nusantara yang kini terbagi dalam kekuasaan berbagai negara, sudah lekat dengan tradisi bahari, khususnya dua kerajaan besar dalam sejarah nusantara, Sriwijaya dan Majapahit. Sriwijaya yang menguasai Selat Malaka, pada masa kejayaannya berhasil menjadi *enterport* (tempat singgah kapal untuk penimbunan komoditas niaga) dalam perdagangan internasional pada masa itu. Salah satu tanda kejayaan Kerajaan Sriwijaya dapat dilihat dari kemampuan Kerajaan Sriwijaya untuk merekrut suku Orang Laut yang ahli dalam pembuatan kapal dan strategi perang laut. Suku ini mendiami daerah muara-muara sungai dan hutan bakau dari Sumatera hingga Thailand Selatan (Djoko, 2005, p. 40).

Sriwijaya tercatat menjadi kerajaan pertama dalam sejarah Nusantara yang menguasai selat di timur Sumatera yang kala itu menjadi kunci dari perdagangan internasional pada masa itu. Sriwijaya juga berhasil menguasai seluruh Semenanjung Malay dan Selat Malaka. Sriwijaya kurang lebih bertahan selama empat abad melalui perannya sebagai penguasa jalur pelayaran internasional sebelum keruntuhannya. Sriwijaya juga tercatat sebagai kerajaan maritim terbesar di Asia Tenggara pada abad 7 hingga 12 (Djoko, 2005) dengan kebijakan yang responsif terhadap lingkungan geostrategisnya. Kemunculan dan perkembangannya Sriwijaya terkait erat dengan arus perdagangan yang sedang berkembang di sepanjang jaringan maritim antara India dan China, dan antara Nusantara dan China serta perdagangan intra-regional Asia Tenggara (Sulistiyono, 2016, p. 87).

Terdapat beberapa faktor yang menjadi penggerak besarnya Kerajaan Sriwijaya, antara lain: kemampuan dalam mengontrol wilayah pedalaman mereka di Sumatera, kemampuan mereka dalam mendominasi kota-kota pelabuhan, kemampuan untuk memusatkan dan menguasai perdagangan produk pertanian, hutan dan produk-produk laut kepulauan Indonesia di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Sriwijaya, dan kemampuan dalam melindungi perairan mereka dari serangan kerajaan lain, ataupun bajak laut (Sulistiyono, 2016). Strategi diplomatik Kerajaan Sriwijaya juga mumpuni, dengan menjalin hubungan diplomatik dengan dua kekuatan *superpower* pada masa itu, China dan India. Jejak diplomatik antara Sriwijaya dengan India dapat dilihat melalui pendirian wihara di Nalanda pada masa itu, kemudian hubungan diplomatik antara Sriwijaya dengan China dibina dengan pengiriman upeti pada Kaisar China untuk meminta perlindungan. Kebijakan ini berdampak pada kapal Sriwijaya yang mendapatkan perlakuan baik di pelabuhan China (Sulistiyono, 2016).

Sriwijaya memang mampu menguasai jalur pelayaran pada masa itu, namun kurang memaksimalkan potensi komoditas agraris sehingga tidak dapat mempertahankan kejayaannya selain dikarenakan faktor perebutan kekuasaan. Kerajaan yang dinilai mampu menggabungkan kekuatan laut dan komoditas agraris adalah Kerajaan Majapahit, yang menjadi kerajaan dengan wilayah kekuasaan terbesar dengan kekuatan bahari dan agraris yang kuat (Djoko, 2005). Majapahit juga dinilai sebagai kerajaan yang mampu memberikan jaminan bagi keamanan perdagangan di wilayah nusantara. Komoditas agraris yang dimiliki Majapahit juga menjadi daya tarik bagi kapal dagang mancanegara yang memperkuat kedudukan

kerajaan Majapahit (Djoko, 2005).

Peran sentral Majapahit terhadap perdagangan internasional pada masa itu dapat dilihat dari optimalisasi Selat dan Kota Malaka. Akibat ekspansi Kerajaan Majapahit, Kota Malaka berubah dari yang semula kota nelayan biasa menjadi kota perdagangan yang penting. Setelah serangkaian penaklukan Majapahit terhadap kota-kota pelabuhan di sekitar selat Malaka, Malaka bertransformasi menjadi kota perdagangan internasional yang kosmopolit. Selain pelabuhan di sekitar Malaka, Majapahit juga memiliki pelabuhan-pelabuhan penting lainnya sebagai pusat aktivitas maritim seperti Tuban, Cangg, Gresik, Surabaya dan sebagainya (Sulistiyono, 2016).

Armada dagang Majapahit pada masa itu mampu berlayar dan bersaing hingga Laut China Selatan dan berdagang dengan China, mampu mengontrol wilayah lalu lintas laut di Selat Malaka yang telah menjadi pintu gerbang perdagangan internasional dan pada saat yang sama mampu memproduksi dan menjual komoditas perdagangan yang dibutuhkan pasar internasional. Pedagang mendapatkan keuntungan dari aktivitas perdagangannya sedangkan kerajaan mengambil keuntungan lewat pajak dari kegiatan perdagangan. Mekanisme “negara maritim” pada masa Majapahit melibatkan seluruh unsur dan potensi masyarakat sebagai suatu sistem, masyarakat bertani (mengembangkan komoditas agraris), pelaut memperdagangkan dan memanen sumberdaya laut dan komoditas agraris, sedangkan pemerintah (kerajaan) mengorkestrasi kegiatan ekonomi tersebut, menjamin keamanan, menarik pajak, membuka hubungan diplomatik dan lain sebagainya. Pengorkestrasian inilah yang membedakan Majapahit dengan Sriwijaya (Sulistiyono, 2016).

Pada dasarnya, seluruh kerajaan pada masa kerajaan di nusantara memiliki tradisi bahari/maritim yang kuat, baik Kerajaan Sriwijaya, Singasari, Mataram Majapahit semuanya memiliki tradisi ekspedisi dan penaklukan lewat laut, dan Majapahit menjadi kerajaan dengan kekuasaan dan pengaruh terkuat dan terluas dalam sejarah nusantara. Terdapat empat wilayah yang tercatat ditaklukkan oleh Kerajaan Majapahit, diantaranya, *pertama*, wilayah Melayu dan Pulau Sumatera (Jambi, Palembang, Samudra, Lamon), *kedua*, pulau Kalimantan dan Terengganu, yang kala itu bernama Pulau Tanjung Negara, *ketiga*, Temasik (Singapura), *keempat* Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Maluku, Irian. Selain daerah taklukan, Majapahit juga mendapatkan upeti dari banyak kerajaan. Kesuksesan penaklukan oleh Kerajaan Majapahit ditopang oleh penguasaan terhadap teknologi seperti kapal bercadik, yang menjadi tumpuan armada laut kerajaan ini (Djoko, 2005).

Sejarah kejayaan maritim masa lalu ini begitu mempengaruhi gagasan pemerintah Indonesia dalam penancangan visi PMD ini. Terlihat jelas dalam narasi pemerintah tentang visi tersebut yang selalu menyinggung mengenai kejayaan maritim Nusantara di masa lalu, yang ingin dibangkitkan di masa sekarang.

Nenek moyangku seorang pelaut,... Gemar mengarung luas samudra,... Menerjang ombak tiada takut,... Menempuh badai sudah biasa. Angin bertiup layar berkembang,... Ombak berdebur di tepi pantai,... Pemuda berani bangkit sekarang,... Ke laut kita beramai ramai (Hendropriyono, 2019).

Syair lagu karya Ibu Soed yang berjudul Nenek Moyangku Seorang Pelaut ini dikutip dari situs Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. Pengutipan syair tersebut menunjukkan bahwa visi PMD ini sangat lekat dengan nilai romantisme sejarah.

Bahkan pada sumber yang sama dinyatakan bahwa Syair lagu “Nenek Moyangku Seorang Pelaut” ini, menginspirasi bangsa Indonesia untuk menjadikan negara Indonesia Poros Maritim Dunia, sehingga dengan itu terlihat bahwa aspek sejarah tidak dapat dilepaskan dari gagasan PMD.

Identitas mempengaruhi kepentingan dan kepentingan mempengaruhi kebijakan, sedangkan identitas sendiri dibentuk lewat interaksi (*share ideas*) sebagai proses konstruksi suatu ide tertentu menjadi suatu institusi (kebiasaan/adat istiadat) yang akhirnya menjadi suatu identitas. Gagasan poros maritim dunia tidak muncul begitu saja, melainkan melalui proses panjang. Gagasan poros maritim dunia ini tercipta dari keyakinan tentang letak geografis, strategis dan ekonomi Indonesia. Gagasan poros maritim dunia bukan hanya berasal dari Presiden Joko Widodo, melainkan pembicaraan panjang sejak presiden-presiden sebelumnya (Purnamasari, 2019). Jika ditelusuri, setiap pemerintahan pasca reformasi, mulai dari BJ Habibie hingga Susilo Bambang Yudhoyono, semuanya memiliki perhatian terhadap sektor maritim, namun masing-masing pemerintahan memiliki tantangan dan hambatan tersendiri dalam aktualisasi dari visi masing-masing.

Ide mengenai kebijakan khusus tentang visi maritim semisal poros maritim dunia milik Indonesia bukan yang pertama. Prof. AB Lopian, sejarawan senior sekaligus Guru Besar Ilmu Sejarah Universitas Indonesia, 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 (Yani & Montratama, 2018, p. 26).

Empat tahun setelahnya tepatnya 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. *Rebalance* diwujudkan dengan penarikan pasukan AS dari Irak dan dari Afghanistan, serta menambah perhatian ke Asia Pasifik untuk mengantisipasi tantangan dan peluang di masa depan (Yani & Montratama, 2018).

Dua tahun setelah itu, tepatnya pada tanggal 3 Oktober 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping mencanangkan visi Jalur Sutra Maritim (JSM) abad ke-21 di hadapan parlemen Indonesia yang dalam bahasa Inggris secara lengkap dinamakan *21st Century Maritime Silk Route Economic Belt* atau *Maritime Silk Road* (MSR). Inti dari visi ini adalah pembangunan prasarana transportasi laut dari Tiongkok melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa dan Afrika yang disponsori Tiongkok. Mirip dengan *Marshall Plan* setelah Perang Dunia ke-2, Tiongkok berkomitmen untuk menyediakan dana hingga \$40 miliar untuk pembangunan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) di lokasi-lokasi strategis di rute Jalur Sutra Maritim (JSM) Tiongkok (Yani & Montratama, 2018).

Serangkaian 4 (empat) peristiwa di atas, yaitu: Indo-Pasifik (India dan Jepang) di tahun 2007, *Rebalancing toward Asia* (Amerika Serikat dan Indonesia) di tahun 2011, Jalur Sutra Maritim (Tiongkok) di tahun 2013, dan Poros Maritim Dunia (Indonesia) di tahun 2014 menunjukkan persaingan politik Internasional antara kekuatan besar (*great powers*), yaitu: Amerika Serikat, Tiongkok, India, dan Jepang untuk memperebutkan akses dan kendali atas 3 (tiga) hal utama di sepanjang rute pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, yaitu: jalur pelayaran, pasar, dan sumber daya alamnya. Kekuatan-kekuatan besar (*great powers*) di atas memiliki kekuatan nasional yang mumpuni untuk bisa bersaing di level regional dan global, yaitu dalam hal kekuatan militer, kekuatan finansial, dan penguasaan teknologi. Fenomena-fenomena tersebut menjadi faktor pembentuk identitas Indonesia sebagai negara maritim yang berimplikasi kepada serangkaian kebijakan untuk mewujudkan visi tersebut seperti tol laut, “penenggelaman kapal”, pembangunan dan optimalisasi pelabuhan dan tentunya TSS.

Kembali mengacu kepada konstruktivisme, Wendt membagi identitas ke dalam empat tipe, diantaranya identitas personal, identitas tipe, identitas peran, dan identitas kolektif (Wendt, 1999). Mengacu kepada tipologi tersebut, identitas negara maritim dari Indonesia secara langsung terkait dengan dua tipologi sekaligus yakni identitas personal dan identitas peran.

Personal or in the case of organizations, corporate identities are constituted by the self-organizing, homeostatic structures that make actors distinct entities. An actor can have only one such identity. It always has a material base, the body in the case of people, many bodies and territory for states (Wendt, 1999).

Pada identitas personal, identitas negara maritim berasal dari atribut yang membentuk eksistensi negara Republik Indonesia sendiri, seperti keadaan geografis yang strategis, potensial, kaya akan sumber daya alam dan sarat akan nuansa kemaritiman yang tinggi, serta sejarah kejayaan sebagai bangsa maritim yang digdaya pada masanya. Identitas personal ini kemudian melahirkan keinginan untuk melindungi identitas fisik yang berupa keadaan alam, lautan dan wilayah teritorial, jalur pelayaran dan melindungi identitas sosialnya yang berupa keinginan untuk diakui dan dihormati sebagai negara maritim. Berkaitan dengan identitas tersebut, TSS menjadi sangat relevan dalam menjaga identitas fisik dan sosial tersebut.

The fact that the sovereignty of the modern state is recognized by other states means that it is now also a role identity with substantial rights and behavioral norms. what really matters in defining roles is not institutionalization but the degree of interdependence or “intimacy” between Self and Other (Wendt, 1999).

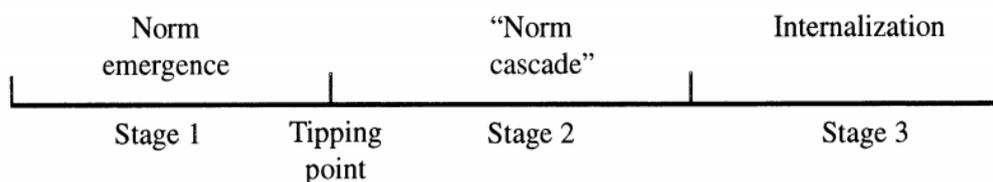
Identitas kedua adalah identitas peran. Identitas peran berkaitan dengan peran dan tanggung jawab negara, apa yang harus dilakukan negara dalam situasi tertentu, dan interdependensi antar negara. Kasus Indonesia sebagai negara dengan *privilege* negara kepulauan, yang memiliki hak dan yurisdiksi atas lautan di dalamnya/diantara pulau-pulaunya, memiliki peran/kewajiban dalam menjaga wilayah lautnya dari kecelakaan dan kerusakan lingkungan. Identitas kedua ini relevan sebagai alasan pemerintah dalam mengajukan dan menetapkan TSS. TSS relevan dalam menjawab tantangan terkait dengan legitimasi Indonesia sebagai negara maritim dan peran Indonesia dalam mengamankan wilayah lautnya, sekaligus menjalankan amanat

UNCLOS yang telah diratifikasi, salah satunya tentang kewajiban menyediakan alur laut yang aman untuk pelayaran internasional.

TSS merupakan salah satu dari sekian kebijakan yang diberlakukan pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi PMD dan memperkuat legitimasi dan posisi tawar Indonesia di dunia internasional. Posisi tawar dan legitimasi selalu menjadi faktor penting bagi Indonesia, diplomasi yang dilancarkan dalam forum-forum internasional seperti deklarasi PMD di Naypyidaw, “perjuangan” dalam meraih posisi Dewan Keamanan PBB dan Dewan IMO dan lain sebagainya menunjukkan legitimasi dan posisi tawar selalu menjadi faktor yang penting, dan dengan diberlakukannya TSS di dua selat penting di Indonesia (yang notabene merupakan satu-satunya TSS yang dimiliki satu negara), Indonesia telah selangkah lagi lebih jauh dalam mewujudkan visinya.

Deklarasi dan pelaksanaan visi Poros Maritim Dunia ini juga dapat dianalisa melalui konsep *norms* dari Martha Finnemore dan Kathryn Sikkink. Artikel mereka yang berjudul *International Norm Dynamics and Political Change* menjelaskan mengenai bagaimana diskursus tentang norma muncul, bagaimana norma diterima dan bagaimana norma diinternalisasi. Martha Finnemore dan Kathryn Sikkink menjabarkan yang mereka sebut sebagai “*three stage of norm influence*” tiga tahap bagaimana pengaruh norma muncul hingga dapat terinternalisasi. Tahap pertama disebut “*norm emergence*”, tahap kedua disebut “*norm cascades*”, dan tahap ketiga disebut “*norm internalization*” (Finnemore & Sikkink, 1998, p. 895).

Gambar 1. Tiga Tahap “*Norms Life-Cycle*”



Sumber: *International Organization* (Finnemore & Sikkink, 1998)

The characteristic mechanism of the first stage, norm emergence, is persuasion by norm entrepreneurs. Norm entrepreneurs attempt to convince a critical mass of states (norm leaders) to embrace new norm (Finnemore & Sikkink, 1998).

Dalam kutipan tulisan Finnemore dan Sikkink tersebut dijelaskan bahwa kemunculan norma merupakan persuasi dari “pencetus/ yang memperjuangkan” norma tersebut, yang mereka sebut sebagai “*norm entrepreneur*” untuk meyakinkan massa kritikal¹ dari negara-negara yang mereka istilahkan sebagai “*norm leaders*” untuk menganut norma baru.

The second stage is characterized more by a dynamic of imitation as the norm leaders attempt to socialize other states to become norm follower. The exact motivation for this second stage where the norm "cascades" through the rest of the

¹ Massa kritikal/*Critical mass* dalam istilah bisnis diartikan sebagai jumlah pembeli atau pengguna awal yang dibutuhkan agar bisa masuk ke tahap percepatan usaha atau traksi. Dalam istilah tulisan Finnemore dan Sikkink ini dapat diartikan sebagai negara-negara pengadopsi awal norma tersebut yang dibutuhkan untuk percepatan penerimaan norma tersebut secara lebih luas di lebih banyak negara tanpa tekanan domestik yang berarti (*tipping point*).

population (in this case, of states) may vary, but we argue that a combination of pressure for conformity, desire to enhance international legitimation, and the desire of state leaders to enhance their self-esteem facilitate norm cascades (Finnemore & Sikkink, 1998).

Karakteristik dari tahap kedua yang disebut “*norm cascades*” ini kemudian adalah keikutsertaan negara-negara lainnya seiring dengan “sosialisasi” dari negara-negara pemimpin norma pada masa awal (massa kritikal). Motivasi utama dari tahap kedua ini adalah gabungan antara tekanan untuk kesesuaian (dengan negara-negara lain), hasrat untuk meningkatkan legitimasi internasional, dan hasrat dari pemimpin-pemimpin negara untuk memfasilitasi “*norms cascades*”.

At the far end of the norm cascade, norm internalization occurs; norms acquire a taken-for-granted quality and are no longer a matter of broad public debate (Finnemore & Sikkink, 1998).

Pada tahap internalisasi, norma tidak lagi menjadi bahan perdebatan, publik telah sepakat dengan keabsahan dari norma tersebut, sedikit diantaranya yang meragukan kepatutan dari norma tersebut untuk dianut, sehingga negara-negara mengadopsi norma tersebut tidak lagi dikarenakan tujuan yang hanya untuk kesesuaian dan legitimasi dalam dunia internasional melainkan karena sudah selayaknya norma tersebut diadopsi. Terdapat fase *tipping point* di antara tahap pertama dan kedua, yang merupakan “ambang batas” dari penerimaan norma, yang berarti sebelum mencapai tahap ini, norma baru yang muncul memerlukan tekanan domestik yang kuat untuk dapat diadopsi negara. Perbedaan dari tahap *tipping point* dari tahap internalisasi adalah *tipping point* merupakan tahap ambang batas dimana negara dapat mengadopsi norma tanpa didorong oleh tekanan domestik yang kuat, melainkan karena negara mengejar legitimasi dan kesesuaian dengan mengikuti negara-negara “*norm leaders*”. Sebaliknya, tahap internalisasi adalah tahap dimana negara-negara mengadopsi norma tersebut tidak lagi dikarenakan tujuan yang hanya untuk kesesuaian dan legitimasi dalam dunia internasional melainkan karena sudah selayaknya norma tersebut diadopsi.

Keterkaitan dari analisis norma dalam perspektif Finnemore dan Sikkink dengan kasus visi PMD dan penerapan TSS di kedua selat dapat dikaji melalui keterkaitan dua topik tersebut dengan hukum internasional. Hukum tersebut telah diinternalisasi oleh Indonesia dalam hukum nasional yakni UNCLOS dan salah satu organisasi di bidang terkait yakni IMO. Norma tentang kewajiban negara untuk menaati hukum laut yang disepakati secara internasional telah mengalami perjalanan yang panjang hingga sampai kepada bentuk dan implementasinya yang cukup terlegitimasi saat ini, lebih panjang dari perjuangan norma tentang “hukum perang” dan perjuangan hak politik wanita (*women suffrage*).

Dahulu, status hukum soal laut tidak pernah dipersoalkan, semua orang bebas memanfaatkan dan mengeksploitasi laut untuk kebutuhan mereka. Status hukum laut mulai dipersoalkan sejak penjelajahan dan kolonisasi dari bangsa-bangsa Eropa, pada masa itu, status hukum soal laut mulai menjadi perdebatan. Spanyol, Italia, Portugal, dan Inggris berpendapat bahwa laut dapat dimiliki, dan atas dasar itu maka bangsa-bangsa tersebut mulai mengklaim lautan, Laut Tengah diklaim Italia, Laut Pasifik diklaim Spanyol, Laut Atlantik diklaim Portugal, dan Laut Utara diklaim Inggris (Parthiana, 2014).

Namun, ada negara kolonial yang merasa dirugikan oleh klaim tersebut dikarenakan posisinya yang terjepit, yakni Belanda. Belanda menjadi negara yang menolak semua klaim tersebut dan merilis klaimnya sendiri yang menyatakan bahwa lautan tidak dapat dimiliki. Klaim Belanda tersebut didukung oleh ahli hukumnya Hugo de Groot dalam bukunya *Mare Liberum* (Laut Bebas), sedangkan klaim Inggris dan kawan-kawan didukung oleh ahli hukum Inggris John Shelden dalam bukunya *Mare Claussum* (laut Tertutup). Era tersebut disebut dengan *battle of the books* dikarenakan perdebatan yang didukung para sarjana lewat buku yang berlawanan (Parthiana, 2014). Pada masa ini, gagasan mengenai norma baru tentang hukum laut sudah mengemuka, namun belum menemui kesepakatan antar negara. Jika menggunakan konsep *norms* dari Finnemore dan Sikkink, fase ini dapat dikategorikan sebagai *norm emergence* yang dibawa oleh *norm entrepreneur* dari masing-masing pihak.

Perkembangan hukum laut mulai meluas dengan ditemukannya konsep laut teritorial, laut lepas, serta hak lintas damai dikarenakan polemik pemakaman Paus jika Paus meninggal dalam perjalanan jauh. Lintas damai dipertahankan dikarenakan penghapusannya hanya akan menghambat perdagangan antara negara dan merugikan semua pihak. Pasca itu hukum laut terus berkembang dengan pengukuran laut teritorial, meskipun akhirnya terus mengalami perdebatan.

Pada awal abad ke-20, upaya untuk pengkodifikasian hukum internasional mulai diupayakan secara kolektif setelah lahirnya Liga Bangsa-Bangsa, dengan Konferensi Den Haag 1930 yang diprakarsainya. Perairan teritorial adalah salah satu aspek hukum yang menjadi pembahasan dalam konferensi tersebut, yang kembali lagi, gagal mencapai kesepakatan dalam hal laut teritorial (Al-Khawarizmi, 2012). Namun, dapat digaris bawahi bahwa pada era ini sudah tidak ada lagi perdebatan mengenai apakah laut dapat dimiliki atau tidak, hak kepemilikan atas laut sudah menjadi norma umum (setidaknya di bangsa-bangsa yang sudah merdeka). Fase ini dapat dikategorikan sebagai *tipping point*.

Perang Dunia II menjadi penghambat penyelesaian polemik dari klaim-klaim sepihak mengenai wilayah lautan yang disengketakan, sehingga upaya kodifikasi hukum laut baru dapat dimulai kembali pasca berdirinya PBB. Berdirinya PBB membawa kodifikasi hukum laut internasional ke arah yang lebih progresif dengan diselenggarakannya Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan 1960. Konvensi-konvensi tersebut sekalipun telah memberi kemajuan terhadap upaya dan implementasi dari pengkodifikasian hukum internasional belum dapat menghentikan klaim-klaim sepihak atas laut yang berupa tindakan pelebaran laut teritorial (hukumonline.com, 2020). Walaupun demikian, terdapat banyak negara anggota konvensi yang telah meratifikasi dan menaati konvensi tersebut, sekalipun belum terimplementasi secara ideal, dan fase ini sendiri dapat dikategorikan sebagai *norm cascades* dimana negara-negara massa kritikal telah menganut norma tersebut.

Konvensi yang kemudian menjadi konvensi dengan penerapan yang paling efektif adalah Konvensi Hukum Laut 1982 atau yang biasa disebut UNCLOS 1982. Sebagian besar negara-negara di dunia telah menjadi pihak dari konvensi ini. Konvensi ini pun bersifat mengikat kepada negara yang tidak meratifikasinya, sehingga implementasi dari konvensi ini terlihat dapat berjalan dengan lebih baik dibanding konvensi-konvensi sebelumnya (hukumonline.com, 2020). Dapat dilihat di tahap ini bahwa, pentingnya hukum internasional tentang laut tidak lagi menjadi perdebatan,

sekalipun ada negara yang melanggar atau tidak menyepakati konvensi tersebut dengan klaim sepihak (misalnya China), tidak mengubah pemikiran dunia internasional tentang norma tersebut. Negara-negara mengadopsi norma tersebut tidak lagi dikarenakan tujuan yang hanya untuk kesesuaian dan legitimasi dalam dunia internasional melainkan karena sudah selayaknya norma tersebut diadopsi.

“Norma baru” tentang hukum laut internasional yang disepakati sebagian besar negara di dunia ini merupakan bukti bahwa organisasi internasional memiliki andil dalam mempengaruhi kebijakan negara, dan menunjukkan bahwa norma dapat menjadi salah satu determinan dari kebijakan negara. Ratifikasi UNCLOS oleh Indonesia merupakan bukti ketaatan Indonesia terhadap norma internasional yang disepakati sekaligus merupakan implementasi dari konstitusi yang berbunyi “ikut melaksanakan ketertiban dunia”. Penerapan TSS salah satunya adalah untuk mengimplementasikan kewajiban menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan lingkungan laut yang telah diamanatkan dalam UNCLOS, sehingga kembali terlihat bahwa norma merupakan determinan yang berarti dalam penerapan kebijakan negara, termasuk Indonesia.

KESIMPULAN

Indonesia merupakan negara yang dari segala sisi, baik dari sisi geografis, kultur, sejarah, dan sumber daya alam sangat kompatibel untuk menjadi negara maritim, bahkan Poros Maritim Dunia. Namun, kebijakan-kebijakan pemerintah sejak Orde Baru hingga reformasi dinilai belum memaksimalkan potensi maritim yang dikandung Indonesia, bahkan tidak menempatkan pembangunan negara maritim sebagai fokus. Kebijakan terkait pembangunan sektor maritim memang sudah dilakukan masing-masing rezim, namun baru pada masa pemerintahan Joko Widodo, pembangunan maritim dijadikan slogan dan dibuat cetak biru pelaksanaannya beserta dengan visi ambisius untuk menjadi Poros Maritim Dunia.

Masing-masing pemerintahan memiliki orientasi kebijakan yang berbeda sesuai dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pembuatan kebijakan, salah satunya identitas. Identitas negara maritim dan Poros Maritim Dunia yang dicanangkan pemerintahan Joko Widodo mempengaruhi kebijakan-kebijakan sesuai dengan identitas yang dibangun. Visi Poros Maritim Dunia ini juga tidak hanya berasal dari ide yang dari satu aktor melainkan melalui interaksi dan tanggapan atas fenomena internasional sebagai bentuk “interaksi antar negara” yang menjadi pembentuk dari identitas baru yang ingin dibangun dalam dunia internasional yang menjadi motif pengajuan dan penerapan kebijakan-kebijakan penopang Poros Maritim Dunia termasuk pengamanan jalur pelayaran melalui *Traffic Separation Scheme* (TSS).

REFERENSI

- Al-Khawarizmi, D. A. (2012, September 12). *Rezim Hukum Laut*. Negarahukum.Com. <https://www.negarahukum.com/rezim-hukum-laut.html>
- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. CV Jejak.
- Burchill, S. (2005). *The National Interest In International Relations Theory*. Palgrave MacMillan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2018, January 18). *Indonesia Ajukan*

- Penetapan Traffic Separation Scheme (TSS) Selat Lombok Dan Selat Sunda Ke IMO.* Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5478/indonesia-ajukan-penetapan-traffic-separation-scheme-tss-selat-lombok-dan-selat-sunda-ke-imo>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2019, June 19). *Pentingnya Bagan Pemisahan Alur Laut Di Selat Sunda Dan Selat Lombok Bagi Indonesia.* Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5132/pentingnya-bagan-pemisahan-alur-laut-di-selat-sunda-dan-selat-lombok-bagi-indonesia>
- Djoko, P. (2005). *Budaya Bahari.* PT Gramedia Pustaka Utama.
- Finnemore, M., & Sikkink, K. (1998). International Norm Dynamics and Political Change. *International Organization*, 52(4), 888–917. https://home.gwu.edu/~finnemor/articles/1998_norms_io.pdf
- Hendropriyono, D. (2019, April 22). *Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia.* Sekretaris Kabinet Republik Indonesia. <https://setkab.go.id/indonesia-layak-jadi-negara-poros-maritim-dunia/>
- hukumonline.com. (2020, January 9). *Kenali UNCLOS, Dasar Hukum Internasional untuk Kedaulatan Indonesia di Natuna.* <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5e16f5b67589c/kenali-unclos--dasar-hukum-internasional-untuk-kedaulatan-indonesia-di-natuna/>
- International Maritime Organization. (n.d.). *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs).* <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>
- Jackson, R., & Sorensen, G. (2006). *Introduction to International Relations Theories and Approaches.* Oxford University Press.
- Juliawati, T. M. (2018). Upaya Indonesia dalam Mewujudkan Keamanan Maritim Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo. *EJournal Hubungan Internasional Universitas Mulawarman*, 6(8), 1389–1404. [https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/35.1102045129-TiaraMawahdahJ\(09-13-18-08-04-40\).pdf](https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/35.1102045129-TiaraMawahdahJ(09-13-18-08-04-40).pdf)
- Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia (Kominfo). (2016, October 18). *Menuju Poros Maritim Dunia.* https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata
- Maritim, T. (2017, August 14). *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.* <http://tabloidmaritim.com/2017/08/14/alki-ii-selat-lombok-potensial-berkembang>
- Parthiana, I. W. (2014). *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut Indonesia.* YRAMA WIDYA.
- Paskarina, C. (2016). Wacana Negara Maritim Dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 1(1), 1–8. <https://doi.org/https://doi.org/10.24198/jwp.v1i1.10542>
- Plant, G. (1985). International Traffic Separation Schemes in The New Law of The Sea. *Marine Policy*, 9(2), 134–147. [https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0308-597X\(85\)90005-3](https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0308-597X(85)90005-3)
- Pregiwati, L. A. (2019, August 8). *KKP Dorong Percepatan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia.* Kementerian Kelautan Dan Perikanan RI. <https://kkp.go.id/artikel/12744-kkp-dorong-percepatan-indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia>

- Purnamasari, D. M. (2019, August 7). *Apa Kabar Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia?* Kompas. <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/07/08062741/apa-kabar-indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia?page=all>
- Rosyidin, M. (2015). *The Power of Ideas: Konstruktivisme dalam Studi Hubungan Internasional*. Tiara Wacana.
- Rustam, I. (2018). Makna Strategis Selat Lombok dan Perkembangannya Sebagai Jalur Pelayaran Internasional. *Global & Policy*, 6(1), 83–100. <http://www.ejournal.upnjatim.ac.id/index.php/jgp/article/view/1884>
- Sari, S. M. (2019). *Seluruh Fasilitas Dijanjikan Siap Saat TSS Selat Sunda & Lombok Berlaku*. *Ekonomi Bisnis*. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190702/98/1119029/seluruh-fasilitas-dijanjikan-siap-saat-tss-selat-sunda-lombok-berlaku>
- Sobaruddin, D. P., Armawi, A., & Martono, E. (2017). Model Traffic Separation Scheme (TSS) Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I Di Selat Sunda Dalam Mewujudkan Ketahanan Wilayah. *Jurnal Ketahanan Nasional*, 23(1), 104–122. <https://doi.org/https://doi.org/10.22146/jkn.22070>
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sulistiyono, S. T. (2016). Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah. *Lembaran Sejarah*, 12(2), 81–108. <https://doi.org/https://doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.33461>
- Syahrin, M. N. Al. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1–17. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>
- Wendt, A. (1992). Anarchy is What State Make of It: The Social Construction of Power Politics. *International Organization*, 46(2), 391–425. <https://www.jstor.org/stable/2706858>
- Wendt, A. (1999). *A Social Theory of International Politics*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511612183>
- Yani, Y. M., & Montratama, I. (2018). Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik. *Jurnal Pertahanan Dan Bela Negara*, 5(2), 25–51. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.33172/jpbh.v5i2.356>