

Upaya Diplomasi Ekonomi Pemerintahan Joko Widodo dalam Membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Luh Made Stiti¹, Alfian Hidayat¹, Purnami Safitri¹

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

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

¹Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram, NTB, Indonesia
madestiti@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to determine the government's efforts in economic diplomacy of Global Maritime Nexus. The study approach is qualitative-descriptive research based on economic diplomacy and the Global Maritime Nexus concept. The research regarding the government's efforts in economic diplomacy focuses on eight countries that are included in the highest countries on Indonesia's Economic Diplomacy Index and Special Domain Box countries, which includes the United States of America, Singapore, China, Malaysia, Japan, United Kingdom, South Korea, and Denmark. The data collection method for the research is a combination of three methodologies which are in-depth interviews, official documentation from the Indonesian Government, and online-based data searches. The research concludes that the Indonesian Government carried out economic diplomacy through regional forums, multilateral forums, and bilateral forums and established an internal institution integration as an effort, however, the practice varies and was not only focused on investment intentions. The responses also vary; the United States of America appeared to be uninterested in the investment programs. Hereafter, the efforts of Singapore, Malaysia, South Korea and the United Kingdom are on the initial program promotion step and the countries provide support. Meanwhile, the efforts of China, Japan and Denmark are in an advanced step such as executing a feasibility study, and signing of Memorandum of Understanding/MoU up to the beginning of investment realization.

Keywords: *Economic Diplomacy, Global Maritime Nexus, Indonesian Government, Investment, Maritime industry.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya diplomasi ekonomi Pemerintahan Joko Widodo dalam membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia Bidang Infrastruktur Konektivitas Maritim dan Industri Maritim. Pendekatan penelitian yang digunakan yaitu kualitatif deskriptif dengan berlandaskan Konsep Diplomasi Ekonomi dan Konsep Poros Maritim Dunia. Upaya diplomasi ekonomi dilakukan dengan delapan negara dalam Index Diplomasi Ekonomi tertinggi dengan Indonesia dan dalam kotak domain khusus untuk menjadi Poros Maritim Dunia, negara-negara tersebut yaitu Amerika Serikat, Singapura, Tiongkok, Malaysia, Jepang, Inggris, Korea Selatan, dan Denmark. Metode pengumpulan data yaitu dengan wawancara, dokumentasi resmi dan metode berbasis internet. Pemerintah Indonesia melakukan diplomasi ekonomi pada forum regional, forum multilateral, forum bilateral dan melakukan upaya integrasi kelembagaan untuk membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia khususnya di bidang infrastruktur konektivitas dan industri maritim, namun upaya yang dilakukan belum terfokus pada satu tujuan menarik investasi bidang infrastruktur. Adapun respon dari upaya diplomasi ekonomi yang dilakukan ke Amerika Serikat, yaitu belum mendapat respon atau Amerika Serikat kurang menunjukkan ketertarikan berinvestasi dalam bidang infrastruktur konektivitas dan industri maritim. Selanjutnya, upaya diplomasi ekonomi dengan Singapura, Malaysia, Korea Selatan, dan Inggris berada pada tahap promosi awal dan negara-negara memberikan dukungan. Sedangkan, upaya diplomasi ekonomi dengan Tiongkok, Jepang dan Denmark berada dalam tahap lebih lanjut seperti telah melakukan *feasibility study*, penandatanganan *Memorandum of Understanding/MoU* hingga telah dalam tahapan awal realisasi investasi.

Kata Kunci: Diplomasi Ekonomi, Poros Maritim Dunia, Pemerintah Indonesia, Investasi, Industri Maritim.

PENDAHULUAN

Pemerintah Indonesia saat ini sedang membangkitkan potensi yang dimiliki Indonesia untuk pembangunan nasional yaitu potensi bidang kemaritiman. Adapun potensi yang dimiliki Indonesia yakni secara geografis sangat strategis yaitu berada di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Indonesia memiliki empat titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia senilai 1.500 triliun USD, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makassar, sehingga posisi strategis tersebut memberikan peluang Indonesia sebagai jalur ekonomi dunia (Kurnia, 2017, p. 56). Kawasan laut Indonesia dapat dikatakan menjadi titik poros yang penting bagi lalu lintas laut antarbenua tersebut. Berlokasi di tengah pelayaran dunia membuka peluang ekonomi bagi Indonesia terutama kegiatan ekonomi yang berkaitan dengan ekspor-impor. Potensi-potensi kemaritiman tersebut, lalu dirangkaikan menjadi sebuah misi yaitu Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, bahwa prioritasnya yaitu pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia kurang mampu memfasilitasi aliran ekspor-impor barang yang banyak dan cepat. Padahal, Indonesia memiliki lebih banyak sumber daya alam dan bonus demografi, namun pembangunan terutama untuk pembangunan kemaritiman belum optimal. Seperti yang dikatakan oleh salah satu peneliti Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) bahwa sistem operasional yang lemah dan rendahnya tingkat investasi infrastruktur pelabuhan menjadi tantangan bagi Indonesia untuk memiliki pelabuhan laut efisien dan produktif (Salim, 2015). Sehingga, untuk dapat melakukan pembangunan tersebut, maka investasi perlu ditingkatkan melalui kerjasama-kerjasama internasional.

Pembangunan infrastruktur tentu saja tidak akan cukup jika bergantung pada anggaran negara, sehingga investasi asing dalam infrastruktur kemaritiman dibuka untuk mewujudkan pembangunan kemaritiman. Hal senada dengan Zamroni Salim bahwa kerja sama antarnegara dapat menjadi salah satu solusi untuk pembangunan maritim (Salim, 2015). Mengundang investasi asing masuk ke Indonesia khususnya di bidang investasi kemaritiman memerlukan upaya-upaya memulai kerjasama tersebut terjalin. Diplomasi menjadi salah satu cara yang biasa dilakukan untuk menjalin kerjasama, jika dikhususkan, upaya menjalin kerjasama untuk menandatangani kepentingan ekonomi seperti investasi luar negeri dapat disebut dengan Diplomasi Ekonomi. Sekarang ini, kekuatan suatu negara sebagian besar bergantung pada sumberdaya ekonominya. Menurut S.L Roy, setiap negara berusaha untuk memperbesar sumberdaya ekonominya melalui diplomasi dan cara-cara damai. Selanjutnya dikatakan bahwa perundingan-perundingan dan *bargaining* adalah bentuk-bentuk dari diplomasi ekonomi (Roy, 1991, pp. 120–123).

Seperti definisi dari Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia bahwa Diplomasi Ekonomi adalah pemanfaatan alat politik internasional untuk mencapai tujuan-tujuan ekonomi melalui berbagai kerjasama seperti pembangunan (termasuk kesehatan, pendidikan, dan pertanian), energi, lingkungan hidup, keuangan, dan pangan (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015b, p. 31). Oleh karenanya, untuk dapat melaksanakan pembangunan infrastruktur kemaritiman melalui investasi asing dapat dijalankan melalui suatu strategi diplomasi ekonomi. Merujuk pemaparan di atas, urgensi untuk mengetahui bagaimana upaya diplomasi ekonomi bidang dalam

rangka mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sangat tinggi. Mengingat hal ini dapat menjadi refleksi pemerintah terhadap visi Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia.

Berdasarkan pemaparan latar belakang penelitian dan di atas maka dapat dirumuskan pertanyaan penelitian yaitu: Bagaimana upaya diplomasi ekonomi Pemerintahan Joko Widodo dalam membangun Indonesia sebagai poros maritim dunia?

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam penelitian ini, penulis telah menggunakan dua sumber literatur review untuk menjelaskan topik yang dibahas lebih menyeluruh, tulisan pertama yaitu dari P.M Erza Killian dalam penelitiannya yang berjudul “Pemerintah Daerah dalam Diplomasi Ekonomi Indonesia Studi Kasus pada Diplomasi Komersial Jawa Timur”, membahas tentang praktik diplomasi komersial yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat peran pemerintah daerah dalam relasinya dengan kerangka besar diplomasi ekonomi Indonesia dengan menggunakan aktivitas dan efektivitas diplomasi komersial yang dilakukan oleh Pemerintah Jawa Timur (Killian, 2015). Perbedaan penelitian oleh P.M Ezra Kilian dengan penelitian ini yaitu pada ruang lingkup penelitian yang meneliti diplomasi ekonomi tingkat pemerintah daerah sedangkan penulis meneliti diplomasi yang dilakukan oleh jajaran pemerintah pusat. Objek yang diteliti yaitu tentang perdagangan 36 dan investasi mengenai pariwisata daerah, sedangkan objek penelitian ini adalah pembangunan dalam rangka menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Persamaannya yaitu persepsi konsep diplomasi ekonomi dengan diplomasi komersial yang keduanya merupakan bagian terintegral dan berfokus pada strategi yang dilakukan pemerintah untuk meningkatkan perdagangan dan investasi.

Tulisan kedua bersumber dari tulisan Mariane Delanova dalam penelitiannya yang berjudul “Diplomasi Ekonomi Indonesia dan Negara-negara Berkembang dalam G-33 untuk Mempromosikan *Proposal Special Products (SP)* dan *Special Safeguard Mechanism (SSM)*” membahas dengan lebih spesifik diplomasi ekonomi dalam sebuah fenomena (Delanova, 2016). Fenomena tersebut yaitu promosi yang dilakukan oleh G-33 dalam WTO berkaitan tentang mekanisme perdagangan agrikultur. Anggota G-33 yang terdiri dari negara-negara berkembang memiliki kepentingan untuk mengamankan perdagangan agrikultur mereka, terutama Indonesia yang sekaligus menjadi pemimpin dari forum G-33. Meninjau hal tersebut, mereka membuat sebuah proposal untuk WTO. Tujuan dari penelitian ini berupaya untuk mengkaji strategi diplomasi Indonesia di WTO melalui G-33 dalam memperjuangkan SP dan SSM bidang pertanian.

Penelitian oleh Mariane Delanova memiliki metode pembahasan yang lebih mengkhusus ke suatu fenomena diplomasi ekonomi yaitu pada upaya diplomasi ekonomi Indonesia dalam ranah G-33 yang merupakan bagian dari kerjasama multilateral perdagangan WTO. Oleh karena objek yang diteliti sangat terfokus, maka hal ini membuat pembahasan menjadi lebih terarah pada satu kasus yaitu mengenai masalah pengajuan proposal SP dan SSM. Namun, dalam bagian pembahasannya, tidak diuraikan dengan rigid 38 mengenai apa saja upaya diplomasi ekonominya melainkan terdapat pembahasan mengenai posisi negara dalam WTO. Hal ini disebabkan kerangka konseptual yang digunakan oleh peneliti yang hanya menjelaskan pengertian diplomasi ekonomi itu sendiri, ditambah menjelaskan tentang globalisasi dan

kerjasama ekonomi internasional secara umum. Berbeda dengan penelitian ini, maka pembahasan akan dijabarkan sesuai dengan tujuan penelitian yang berfokus pada dideterminasikan bagaimana upaya-upaya diplomasi ekonomi dalam bidang kemaritiman dalam rangka poros maritim dunia, dan tidak spesifik mengenai suatu fenomena perundingan tertentu melainkan seluruh bentuk-bentuk strategi diplomasi ekonomi terkait dengan pembangunan pilar ke-3 yang pernah dilakukan oleh Pemerintah Indonesia semenjak dicetuskannya visi Poros Maritim Dunia.

Penelitian yang membahas tentang diplomasi ekonomi dalam ruang lingkup kerjasama ekonomi regional terdapat dalam penelitian Dewi Sofia Resmi dengan judul “Diplomasi Ekonomi Indonesia di Kawasan Amerika Latin dalam Forum For East Asia – Latin Cooperation (FEALAC)” (Resmi, 2018). Penelitiannya dilatarbelakangi oleh pandangan bahwa Indonesia sudah seharusnya melirik pasar non-tradisional karena krisis yang terjadi di negaranegara Uni Eropa dan Amerika Serikat. Merujuk latar belakang tersebut, maka dibahas bagaimana diplomasi ekonomi Indonesia di kawasan Amerika Latin yang merupakan pasar non-tradisional bagi Indonesia. Konsep yang digunakan adalah Diplomasi Ekonomi dan konsep Regionalisme Baru. Pembahasan dilakukan dengan metode kualitatif deskriptif, dengan cara menjabarkan dan menganalisa tentang strategi diplomasi ekonomi yang dilakukan pemerintah Indonesia dalam ekspansi pasar non-tradisional di kawasan Amerika Latin dalam forum FEALAC untuk meningkatkan perdagangan Indonesia. Dilakukan pembahasan dengan cara mendeferensiasikan diplomasi ekonomi yang dilakukan pemerintah Indonesia dalam ruang lingkup internal dan eksternal.

Hasil penelitian tersebut yaitu pertama, bentuk-bentuk diplomasi pemerintah Indonesia yang dilakukan dalam lingkup internal adalah membuat Pojok Kerja (Pokja) Diplomasi Ekonomi, dan dalam lingkup eksternal bahwa Indonesia lebih memanfaatkan kerjasama perdagangan yang telah dibuat dan meningkatkan kerjasama perdagangan (ekspor) ke negara-negara Amerika Latin. Kedua, jika ditinjau dari pelaksanaannya selama dua tahun dalam satu periode pemerintahan, terlihat strategi diplomasi ekonomi yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam meningkatkan perdagangan terlihat cukup berjalan baik dimana diplomasi yang dilakukan pemerintah Indonesia menguatkan posisi Indonesia di FEALAC, tercapainya beberapa kepentingan Indonesia untuk perdagangan dengan Kawasan Amerika Latin dan adanya kontinuitas dari program yang dijalankan di FEALAC sehingga manfaatnya akan semakin dirasakan. Terdapat persamaan dan perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian oleh Dewi Sofia Resmi.

Perbedaan antara penelitian oleh Dewi 40 Sofia Resmi dan penelitian ini terdapat pada ruang lingkup penelitiannya. Ruang lingkup penelitiannya merupakan satu kerjasama multilateral sedangkan dalam penelitian ini ruang lingkungnya adalah kerjasama antar negara baik yang bersifat bilateral, regional dan atau multilateral selama masih dalam kerangka untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Kesamaan terdapat pada variabel dependen dan konsep penelitian yaitu diplomasi ekonomi. Oleh karena terdapat perbedaan penelitian, maka penjabaran analisis penelitian berbeda walaupun terdapat kesamaan konsep penelitian.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif-deskriptif. Fokus situasi atau fenomena yang diteliti yaitu pada aktivitas diplomasi ekonomi menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam membangun infrastruktur konektivitas maritim dan industri maritim melalui dialog, negosiasi, forum, pertemuan, konferensi, penandatanganan MoU atau kerjasama. Sementara yang melakukan aktivitas tersebut adalah aktor negara seperti Presiden, Menteri, Duta Besar, atau bisa melalui delegasi dari pemerintah.

Sedangkan upaya diplomasi dilihat ke negara dengan Indeks Diplomasi Ekonomi tertinggi dan negara yang termasuk dalam Kotak Domain Khusus kerjasama potensial Indonesia menuju Poros Maritim Dunia, kedelapan negara tersebut adalah Amerika Serikat, Singapura, Tiongkok, Malaysia, Jepang, Inggris, Korea Selatan, dan Denmark. Metode pengumpulan data yang digunakan yaitu metode wawancara semi-terstruktur, dokumentasi resmi berbentuk laporan instansi/lembaga pemerintah dan dokumentasi yang didapat di media online. Adapun sumber data primer yang dalam penelitian ini yaitu pejabat dari Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman, Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Koordinator bidang Perekonomian.

KERANGKA PEMIKIRAN

KONSEP DIPLOMASI EKONOMI

Raymond Saner dan Lichia Yiu memajemukkan diplomasi ekonomi berdasarkan aktor yang menjalankannya. Pada awalnya mereka menggambarkan bahwa globalisasi yang membuat peningkatan kompleksitas hubungan ekonomi internasional. Lalu, mereka menguraikan diplomasi internasional bidang ekonomi berdasarkan aktor yang melakukannya yaitu antara Aktor Negara dan Aktor Non-Negara. Adapun yang dilakukan oleh Aktor Negara yaitu diplomasi ekonomi dan diplomasi komersial. Sedangkan yang dilakukan oleh Aktor Non-Negara yaitu diplomasi korporasi, diplomasi bisnis, perhubungan dengan lembaga swadaya masyarakat nasional dan perhubungan dengan lembaga swadaya masyarakat transnasional. Oleh karena perbedaan aktor yang menjalankan diplomasi, maka fungsinya juga dibedakan (Saner & Yiu, 2003, p. 3).

Rana menjelaskan bahwa diplomasi komersial tidak lain adalah bagian dari diplomasi ekonomi itu sendiri. Terdapat perbedaan ranah antara keduanya, ranah diplomasi komersial berada dalam kegiatan seputar promosi perdagangan, perjanjian perdagangan luar negeri, permasalahan perdagangan multilateral dalam WTO, promosi investasi asing langsung, *Joint Commisision* antar perusahaan, sedangkan diplomasi ekonomi, ranah kegiatannya selain yang tersebut di atas, juga terdapat aktivitas seperti *image branding*, mengatur perjanjian tentang bantuan luar negeri dan transfer teknologi, berhubungagn dengan lembaga moneter internasional seperti IMF, World Bank dan UNCTAD.

Rana mendefinisikan Diplomasi ekonomi sebagai proses dimana negara-negara berhubungan dengan dunia luar untuk memaksimalkan keuntungan nasional mereka di berbagai bidang seperti perdagangan, investasi dan berbagai bentuk pertukaran ekonomi, dimana mereka menerima keuntungan; diplomasi ini dapat dilakukan dalam dimensi bilateral, regional dan multilateral (Rana, 2007, p. 1).

Terdapat beberapa faktor kunci kesuksesan diplomasi ekonomi menurut Rana yaitu: (Rana, 2007, p. 6)

1. Hubungan ekonomi antar negara melibatkan tidak hanya Kementerian luar negeri, industri dan perdagangan namun juga lembaga-lembaga bisnis di suatu negara, asosiasi industri dan kamar dagang, sektor finansial, sekolah dan peneliti bisnis, industri pariwisata, dan tuan rumah atau aktor domestik yang terdiri dari pemangku kepentingan dan *prime mover*.
2. Struktur Kementerian luar negeri dan manajemen ekonomi eksternal perlu diintegrasikan dan diharmonisasikan.
3. Terdapat dua prioritas utama diplomasi ekonomi yaitu promosi ekspor dan mobilisasi investasi asing ke dalam negeri.
4. Kerangka kebijakan yang merupakan tanggung jawab pemerintah yang bertujuan untuk menciptakan kondisi yang diperlukan untuk mengembangkan investasi dan perdagangan diperlukan, dan menjaga pandangan terhadap kepentingan bersama.
5. Harus dibedakan antara diplomasi ekonomi yang dilakukan di ibukota negara dan di lapangan melalui jaringan kedutaan dan konsulat.

Mengacu definisi diplomasi ekonomi tersebut di atas maka dapat diinterpretasikan bahwa **diplomasi ekonomi** adalah proses pemanfaatan alat politik yang ditempuh negara-negara untuk mewujudkan pembangunan nasional atau pun kepentingan ekonomi tertentu dimana yang melakukan praktik diplomasi adalah Aktor Negara atau bagian dari pemerintah, sehingga strategi yang ditempuh untuk melakukan diplomasi ekonomi antara lain yaitu : **Pertama**, melakukan koordinasi kerjasama dalam negeri (antar lembaga pemerintah dan pelaku ekonomi atau korporasi) dan kerjasama luar negeri baik yang bersifat bilateral, regional, maupun multilateral. **Kedua**, dilakukan juga serangkaian promosi untuk mendapat investasi asing dan mengembangkan perdagangan. **Ketiga**, sampai pembuatan kerangka peraturan dan kebijakan terkait perdagangan internasional dan manajemen kegiatan ekonomi luar negeri.

KONSEP INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

Menurut Bernard Limbong istilah poros maritim pada dasarnya merupakan sebuah konsep yang muncul berangkat dari kondisi fisik bangsa Indonesia yang mana sebagian besar wilayahnya berupa laut (Limbong, 2015, p. 28). Poros Maritim juga dapat dianggap sebagai rumusan mendasar untuk kembali menguatkan predikat bangsa bahari. Konsep poros maritim mengandung makna sebagai upaya menjadikan laut / maritim sebagai titik sentral pertahanan dan ekonomi. Adanya kondisi fisik awal Indonesia yang sejatinya merupakan negara kepulauan, hal ini yang menyebabkan pemerintah memang sudah selayaknya membangun kekuatan Indonesia, dengan titik sentra ekonomi kelautan dan pertahanan.

Untuk melaksanakan pembangunan Indonesia menuju poros maritim dunia, Presiden Joko Widodo memiliki serangkaian kebijakan level pada pemerintahan pusat atau kementerian. Kebijakan yang paling mendasar dan paling awal dicetuskan adalah konsep agenda pembangunan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang difokuskan pada 5 (lima) pilar utama, yaitu (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2014):

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia.
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.

Sementara, Endah Murniningtyas dari Kedeputan Bidang Kemaritiman dan Sumber Daya Alam Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas memberikan Peta Jalan (*Roadmap*) Maritim Indonesia dalam rangka Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Berikut ini merupakan Peta Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. Dalam menjelaskan parameter terkait upaya perwujudan poros maritim dunia melalui diplomasi ekonomi, penelitian ini berorientasi antara lain pada capaian kinerja sesuai rentang waktu di bawah tahun 2020. Penelitian ini mengamati diplomasi ekonomi yang dilakukan pemerintah Indonesia sepanjang mengenai target pembangunan titik pertama yang sampai dengan tahun 2020 yaitu pembangunan Tol Laut dan industri maritim.

HASIL DAN PEMBAHASAN

PEMBANGUNAN INDONESIA MENUJU POROS MARITIM DUNIA PADA SEKTOR INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS DAN INDUSTRI MARITIM

Rencana Pemerintah Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia dituangkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI)(Badan Karantina Ikan Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan (BKIPM), 2017), untuk mengetahui berjalannya pembangunan ini maka perlu ditinjau apa yang termuat dalam Kebijakan Kelautan Indonesia tersebut. Rencana Aksi KKI terdiri dari lima klaster program utama yaitu: (1). Batas Maritim, Ruang Laut, Diplomasi Maritim; (2). Industri Maritim dan Konektivitas Laut; (3). Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan, serta Pengelolaan Lingkungan Hidup; (4). Pertahanan dan Keamanan Laut; (5). Indonesia sangat memerlukan konektivitas laut yang memadai karena terdiri dari pulau-pulau yang membentang dari Sabang sampai Merauke, untuk membangun konektivitas laut ini juga dibutuhkan industri penggalangan kapal dan investasi dari dalam maupun luar negeri, urusan ini menjadi tugas kementerian-kementerian di bawah koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.

a) Konektivitas Tol Laut

Pada dasarnya pembangunan tol laut melibatkan faktor-faktor infrastruktur yang sangat kompleks seperti pengadaan pelabuhan dari pelabuhan *hub* sampai dengan pelabuhan *feeder*, kapal-kapal pengangkut, serta rute pelayaran logistiknya,

maka dari itu, Pemerintah Indonesia membuat rencana jaringan transportasi laut sebagai skema konektivitas tol laut (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia, 2017). Jaringan transportasi laut tersebut berlabuh di beberapa pelabuhan yang telah ditentukan, seperti Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Lampung, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Trisakti Banjarmasin Kalimantan Selatan, Pelabuhan Makassar dan Pelabuhan Teluk Bintulu Sorong dan Pelabuhan Tenau Kupang NTT yang difungsikan sebagai pusat distribusi Nasional. Hanya Pelabuhan Kuala Tanjung diarahkan sebagai pelabuhan utama Hub Internasional, sedangkan Pelabuhan Bitung Manado dipakai sebagai alternatif Hub Internasional. Hanya Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Lampung dan Tanjung Priok distatuskan sebagai jalur nasional Primer, sedangkan Tanjung Perak, Trisakti Banjarmasin dan Makassar distatuskan sebagai jalur nasional Sekunder; ketiganya serta Pelabuhan-pelabuhan lainnya distatuskan sebagai rute *Short Sea Shipping*. Namun demikian sebagai sebuah rencana, tentu mengandung alternatif yang kemudian akan dipertajam untuk mengarah pada efisiensi dan efektivitas.

b) Pembangunan dan Revitalisasi Pelabuhan Hub Internasional dan Hub Nasional

Terjadi dinamika dalam pembangunan dan revitalisasi pelabuhan tol laut Indonesia. Rencana awal, Pemerintah Indonesia akan merevitalisasi 24 pelabuhan pendukung tol laut (Budimawan, 2015). Namun dapat dilihat bahwa tidak semua proyek tersebut masuk dalam prioritas pelabuhan dalam Komite Percepatan Pembangunan Infrastruktur Prioritas (KPPIP). Pelabuhan untuk tol laut dalam prioritas KPPIP hanya 6 dari 24 pelabuhan yang terdiri dari Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Kupang, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Sorong, dan Pelabuhan Maloy. Tidak masuknya beberapa pelabuhan tol laut dalam prioritas percepatan pembangunan infrastruktur bukan berarti proyek pelabuhan tersebut tidak dibangun atau direvitalisasi, tentunya proyek tersebut tetap dijalankan hanya saja bukan menjadi yang diutamakan pembangunannya untuk saat ini. Adapun progresifitas pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Sorong, ternyata masih dalam tahap pembangunan fase awal, sementara yang telah memasuki fase akan beroperasi adalah Pelabuhan Baru Makassar dan Pelabuhan Kupang (Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP), n.d.).

c) Industri Jasa Perkapalan/Kemaritiman Indonesia Saat Ini

Kapasitas kapal menjadi faktor penentu tercapainya sasaran tol laut, semakin besar kapasitas kapal yang mengangkut barang maka semakin murah biaya operasinya sehingga akhirnya mengurangi kesenjangan harga barang di Indonesia. Sebelumnya, kendala yang dihadapi yaitu regulasi bea masuk yang cenderung merugikan pengusaha industri kapal Indonesia dengan bea masuk yang tinggi untuk itu asas *cabotage* akhirnya diberlakukan oleh Pemerintah Indonesia.

Upaya Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perindustrian telah membuat rencana pengembangan industri perkapalan di Indonesia yang diharapkan mampu mengurangi beban pelaku industri, yaitu program Bea Masuk ditanggung Pemerintah atau BMDTP (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, 2012). Biaya komponen impor komponen kapal yang mahal membuat biaya produksi kapal domestik menjadi lebih mahal dibandingkan mengimpor kapal jadi dari luar negeri,

maka dari itu Kementerian Perindustrian menerapkan kebijakan ini. Target Kementerian Perindustrian yakni dimulai dari tahun 2012-2025 yang terdekat tahun 2020 mereka menargetkan semua jenis kapal, mulai dari kapal barang, kapal penumpang, dan kapal tanker bisa diproduksi. Segmen reparasi juga harus sudah bisa mempunyai kemampuan untuk 200 ribu DWT (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, 2012). Upaya pemerintah untuk mendukung kapal produksi dalam negeri dengan kebijakan bea masuk ditanggung pemerintah satu sisi akan meringankan dalam negeri, namun tentunya asas itu harus dicabut ketika produksi dalam negeri telah bisa bersaing dengan produk kapal impor berasal dari pelaku bisnis luar negeri atau setidaknya ketika kebutuhan kapal dengan kapasitas tertentu telah terpenuhi suatu saat nanti.

DIPLOMASI EKONOMI BILATERAL DENGAN NEGARA MITRA STRATEGIS ERA PEMERINTAHAN JOKO WIDODO

Terdapat kecenderungan frekuentif diplomasi ekonomi yang dilakukan Pemerintah Indonesia. Kecenderungan frekuentif itu dapat dipolakan namun belum bisa digeneralisir. Pola yang dapat diamati seperti adanya beberapa kali upaya diplomasi ekonomi dalam forum regional atau multilateral sebelum diadakannya pertemuan-pertemuan bilateral. Presiden Joko Widodo melalui KTT APEC, KTT ASEAN, dan Pertemuan *International Maritime Organisation* (IMO) misalnya berpidato mengenai upaya Indonesia untuk mengembangkan potensi laut menjadi Poros Maritim Dunia seperti menindak *illegal fishing*, membangun dan mengembangkan infrastruktur konektivitas dan industri maritim, dan mengajak negara-negara lain untuk bekerja sama demi kepentingan bersama. Setelah itu, disela-sela pertemuan, Joko Widodo melakukan pertemuan kenegaraan bilateral untuk membahas permasalahan dan potensi kerjasama kedua negara. Pertemuan ini masih bersifat umum dan belum mengarah ke realisasi kerjasama.

Pola selanjutnya yaitu diadakan kunjungan kenegaraan bilateral tingkat kepala negara atau pun perwakilan pemerintah melalui menteri, kecuali sejauh ini Presiden Amerika Serikat, Donald Trump belum pernah melakukan kunjungan kenegaraan ke Indonesia. Kunjungan kenegaraan dilakukan setidaknya salah satu perwakilan negara pernah mengunjungi negara satunya. Bila pertemuan tersebut berjalan baik, maka selanjutnya diadakan pertemuan oleh kementerian terkait untuk membicarakan tindak lanjut kerjasama. Adapun setiap kunjungan kenegaraan, biasanya membawa berbagai isu kerjasama, yang dapat diamati sejauh ini adalah bahwa isu untuk menarik investasi asing untuk bekerjasama di bidang infrastruktur konektivitas dan industri maritim tidak menjadi satu-satunya agenda.

Hal ini di satu sisi, kerjasama antar negara juga harus memperhitungkan potensi yang dimiliki oleh negara calon mitra, maka dari itu agenda promosi kerjasama ataupun pembahasan isu biasanya tidak hanya satu melainkan bervariasi. Namun di sisi lain, dibahasnya berbagai isu dalam satu acara kunjungan/pertemuan dapat mengaburkan fokus tujuan prioritas yang harusnya dicapai oleh pemerintah. Hal ini seharusnya menjadi perhatian para diplomat dan kepala negara namun selama ini, upaya diplomasi dilakukan masih membawa isu yang banyak dalam sekali kunjungan. Selain kunjungan kenegaraan, biasanya dilakukan pertemuan teknis seperti seminar investasi oleh BKPM dan didukung oleh kelompok investor serta KBRI di negara mitra, tujuannya adalah

menarik sebanyak-banyaknya investor dan meyakinkan kembali investor negara mitra untuk berinvestasi di Indonesia, Seperti yang dilakukan BKPM dan Pemerintah Singapura. Setelah upaya-upaya dilakukan, biasanya akan dilakukan kunjungan kenegaraan sekali lagi untuk menandatangani MoU kerjasama.

Terdapat tiga tahap respon negara-negara mitra bahwa *pertama*, Amerika Serikat termasuk dalam negara yang belum atau kurang menunjukkan ketertarikan, hal ini dapat dilihat dari upaya diplomasi antar kedua negara belum sampai pada tahap kunjungan kepala negara, hanya sampai pada perwakilan negara dari Amerika Serikat di Indonesia yang menemui Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudji Astuti, dan perwakilan tersebut menyampaikan bahwa akan mendukung dalam sektor kelautan dan perikanan tetapi tidak disebutkan dalam bidang infrastruktur. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Amerika Serikat kurang tertarik dalam promosi ini. *Kedua*, terdapat negara Singapura, Malaysia, Korea Selatan, dan Inggris yang menunjukkan respon ketertarikannya setelah dilakukan diplomasi ekonomi dan masih terus dilakukan diplomasi ekonomi seperti promosi melalui pameran investasi dan seminar. Singapura, Malaysia, Korea Selatan dan Inggris menyatakan dukungannya namun investasinya masih belum terjadi.

Ketiga, yaitu Tiongkok, Jepang dan Denmark yang memasuki tahap realisasi investasi. Jepang dalam hal ini telah memberikan pinjaman kepada Pemerintah Indonesia untuk mengembangkan Pelabuhan Patimban dan beberapa investornya yang sudah berinvestasi di Indonesia. Denmark dan Indonesia pada tahun 2017 telah menandatangani MoU kerjasama infrastruktur. Sementara Tiongkok, adalah negara yang paling cepat merespon upaya diplomasi Indonesia. Hal ini disebabkan karena misi Tiongkok dalam OBOR dapat disejalkan dengan misi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Tiongkok rencananya berinvestasi dalam *3 North+ Corridors* Indonesia, yaitu pada sektor-sektor strategis yang telah dipilih oleh Pemerintah Indonesia untuk diinvestasikan investor Tiongkok dengan skema B to B dan PPP.

a) Diplomasi Ekonomi dengan Amerika Serikat

Hubungan Amerika Serikat dengan Indonesia untuk Poros Maritim Dunia sendiri, Amerika Serikat untuk saat ini belum memperlihatkan ketertarikannya untuk berinvestasi di bidang infrastruktur konektivitas. Pemerintah Republik Indonesia telah melakukan upaya diplomasi ekonomi yang sifatnya multilateral di forum KTT APEC di Beijing 2014, dan Amerika Serikat juga hadir pada forum tersebut. Presiden Joko Widodo telah melakukan upaya diplomasi ekonomi pada agenda kunjungannya, yang menjadi fokus agenda adalah menyampaikan arah pembangunan Pemerintah Republik Indonesia di bawah kepemimpinannya. Agenda tersebut memuat tiga hal, salah satunya yaitu terkait terbentuknya suatu *masterplan* konektivitas, atau keterhubungan, antara negara-negara APEC (BBC News, 2014). Melalui agenda yang disampaikan pada pertemuan bilateral di forum KTT APEC tersebut adalah sebuah upaya diplomasi ekonomi yang dilakukan Indonesia ke Amerika Serikat dengan cara memperluas jaringan kerjasama investasi, dimana dalam hal ini, Pemerintah Indonesia memberikan pernyataan melalui diplomasi lisan ke Amerika Serikat bahwa Indonesia memiliki agenda pembangunan yang menjadi prioritas saat ini. Namun, selanjutnya setelah masa jabatan Barrack Obama berganti, belum ada kunjungan presiden atau pertemuan resmi bilateral antar kedua negara.

b) Diplomasi Ekonomi dengan Singapura

Pada tahun 2017, Hubungan Diplomatik Indonesia dan Singapura memasuki usia ke lima puluh (50), di usia yang setengah abad ini hubungan keduanya terbilang cukup baik hingga saat ini di tahun 2018 dari hubungan ekonomi, politik, hingga sosial budaya. Sepanjang tahun 2014, intensitas saling kunjung antarpejabat tinggi kedua negara cukup intens tercermin dari adanya *Forum Leaders' Retreat*. Bentuk upaya diplomasi ekonomi seperti menjalankan acara kunjungan perwakilan negara hingga yang bersifat *Business to Business (B to B)* namun tetap tidak lepas dari peran pemerintah kedua negara seperti dari Pemerintah Indonesia melalui Badan Koordinasi Penanaman Modal Indonesia (BKPM) dan Kadin Indonesia dan dari pemerintah Singapura seperti *Economic Development Board (EDB)* Singapura dan *Singapore Business Federation (SBF)*. Pertemuan antar pebisnis tersebut dinamakan *Indonesia-Singapore Business Council Meeting (ISBC)*(Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), n.d.). Jika melihat arah investasi Singapura, cenderung lebih multisektor seperti pariwisata, infrastruktur logistik, teknologi. Berikut dirangkum data bidang investasi Singapura di Indonesia selama masa Pemerintahan Joko Widodo.

c) Diplomasi Ekonomi dengan RRT

Upaya diplomasi ekonomi Indonesia pada negara mitra Republik Rakyat Tiongkok (RRT), memiliki karakteristik tersendiri bagi kepentingan ekonomi kedua negara, dibandingkan dengan negara- negara mitra lainnya. Pembangunan infrastruktur baik darat maupun laut dibutuhkan agar perdagangan dari Tiongkok dan ke Tiongkok menjadi lancar dan hambatan biaya transportasi dapat dipangkas. Pembangunan infrastruktur di Indonesia karena program ini sejalan dengan kepentingan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, maka Indonesia menerima kerjasama pembangunan ini dengan menerima investasi bersifat *private investment* dari Tiongkok. Nilai investasi infrastruktur strategis untuk kerjasama Global Maritime Fulcrum (GMF) – Belt and Road Initiative (BRI) di Indonesia yaitu mencapai 51, 980 Milyar AS(Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia, 2018). Agenda kunjungan kerja Presiden Joko Widodo pada 14-15 Mei 2017, dipenuhi oleh sejumlah pertemuan bilateral dan pembahasan kerja sama ekonomi. Pertemuan bilateral bersama Presiden RRT HE Xi Jinping itu memiliki agenda penandatanganan tiga dokumen; dua di antaranya adalah dokumen yang terkait dengan *Plan of Action* untuk 2017-2022 (Galih, 2017).

Menurut Dr. Eng Lukijanto, Kepala Bidang Pengembangan Sistem Logistik Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur Kemenko Kemaritiman, di Gedung Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Indonesia dan Tiongkok mengelaborasi kepentingan pembangunan negara melalui proyek 3 *North+ Economic Development Corridors*. Koridor-koridor yang dimaksudkan pembangunannya pada proyek ini adalah koridor Sumatera Utara sebagai Hub Barat Ekonomi dan Bisnis Indonesia untuk wilayah ASEAN dengan rencana pembangunan KEK *Industrial Estate* Kuala Tanjung, Kuala Namu dan Semangke, Pelabuhan Kuala Tanjung, dan Kuala Namu *Aerocity* yaitu KEK bidang properti dan industri ringan. Koridor Selanjutnya yaitu di Kalimantan Utara akan dibangun *Hydropower* dan KEK *Industrial Estate* KUPI Tanah Kuning, termasuk membangun smelters dan port. Ketiga yaitu Sulawesi Utara yang pembangunannya terdiri dari

Lembeh International Airport, Likupang *Tourism Estate* yang terdiri dari Casabaio Resort, dan Sintesa Resort, dan KEK Bitung Industrial Estate. Terakhir yang termasuk Koridor tambahan yaitu di Bali dengan pembangunan Kura-Kura *Island Tech Park* dan Bali Mandara *Toll Road* (Dr. Eng Lukijanto, wawancara, 16 July 2019). Peran Pemerintah Tiongkok dalam investasi ini yaitu menginformasikan kepada investor di negaranya dan memberikan hibah untuk dilakukan *feasibility study* di Indonesia terkait dengan investasi ini. Merujuk data yang telah diuraikan di atas dapat disimpulkan bahwa upaya diplomasi ekonomi Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok mendapatkan hasil terlihat dari telah dicanangkannya proyek ini.

d) Diplomasi Ekonomi dengan Jepang

Indonesia dan Jepang merupakan dua negara yang mempunyai keterkaitan sejarah, Jepang sebagai negara yang sempat mengkoloniasiasi Indonesia kini berhubungan baik dengan Indonesia di banyak bidang salah satunya di bidang perdagangan dan investasi. Menyangkut rencana Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, rupanya Jepang memberikan pernyataan dukungan. Pada saat Presiden RI Joko Widodo menghadiri KTT APEC 2014 di Beijing pada tanggal 8 November 2014, dilakukan pertemuan dengan Perdana Menteri (PM) Jepang, Shinzo Abe. Inti pembicaraan antarkedua kepala negara ini antara lain menyangkut bidang maritim, infrastruktur dan *Foreign Direct Investment* (FDI) Jepang ke Indonesia (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015a, p. 28).

Satu bulan setelahnya, tepatnya pada ulang tahun Kaisar Jepang pada tanggal 9 Desember 2014, Duta Besar Jepang untuk Indonesia Yasuaki Tanizaki menyampaikan bahwa PM Shinzo Abe pada pidatonya menyampaikan keinginannya untuk bekerjasama erat dengan Presiden Jokowi guna memberikan sumbangsih bagi perdamaian dan kesejahteraan di wilayah ini (ASEAN) selaku negara maritim seperti halnya Indonesia (Maulana, 2014). Selanjutnya, PM Jepang Shinzo Abe melakukan kunjungan ke Indonesia pada Januari 2017. Banyak agenda yang dibawa oleh kedua negara dalam lawalatan PM Shinzo Abe ke Istana Bogor tersebut. Salah satu agenda yang berhubungan dengan infrastruktur maritim dan bidang ekonomi kelautan yaitu Indonesia-Jepang juga sepakat meningkatkan kerja sama ekonomi termasuk rencana pembangunan Pelabuhan Patimban (di Subang, Jawa Barat); serta pembahasan rencana kerja sama pembangunan sentra kelautan dan perikanan terpadu di pulau-pulau terdepan Indonesia (Presidenri.go.id, n.d.). Kerja sama ini tentu akan saling menguntungkan bagi kedua negara dan menjadi kado istimewa bagi hubungan yang sudah terjalin hampir 60 tahun pada tahun 2017 lalu.

e) Diplomasi Ekonomi dengan Malaysia

Kala ini, Malaysia tidak ikut berkontribusi di bidang investasi di bidang infrastruktur dan industri kemaritiman di Indonesia, diplomasi ekonomi Indonesia juga tidak menyoroti bidang tersebut. Rundingan Tahunan ke-12, yakni rundingan antar negara tingkat kepala pemerintahan/presiden. Pertemuan JCBC ke-15 membahas tentang isu-isu terkait penguatan hubungan dan kerja sama bilateral Indonesia-Vietnam di berbagai bidang antara lain kerja sama bidang politik, pertahanan dan keamanan; kerja sama ekonomi dan perdagangan; kerja sama maritim; *people-to-people contact*; isu hukum dan kekonsuleran; serta isu regional

dan multilateral (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, n.d.). Beberapa bulan setelah pertemuan JCBC, dilakukan pertemuan Rundingan Tahunan ke-12. Rundingan Tahunan ke-12 dihadiri oleh Presiden Joko Widodo dan PM Dato' Sri Mohd. Najib di Kuching, Malaysia, dalam pertemuan tersebut Indonesia menyampaikan 1) Harapan Indonesia agar Malaysia meningkatkan kuota impor beras dari Indonesia, 2) Harapan penyelesaian perundingan Border Crossing Agreement dan Border Trade Agreement, 3) Penguatan kemitraan untuk kelapa sawit melalui *Council of Palm Oil Producing Countries* (CPOCP) (Fakhri, 2017). Jika dilihat dari tingkat pertemuannya yang sampai pada tingkat kepala pemerintahan/presiden, topik-topik di atas dapat dikatakan sebagai isu-isu utama antara Indonesia dan Malaysia selama ini. Upaya Diplomasi Indonesia rupanya tidak mengutamakan untuk investasi bidang infrastruktur ataupun industri kemaritiman pada Malaysia, hal ini juga berkaitan dengan kepentingan Indonesia yang utama di Malaysia yaitu isu-isu perbatasan, perlindungan WNI, serta pasar industri kelapa sawit dari Indonesia dan Malaysia yang sedang mengalami permasalahan di Uni Eropa.

f) Diplomasi Ekonomi dengan Korea Selatan

Korea Selatan merupakan mitra dagang dan investasi yang penting bagi Indonesia, namun terkait investasi dalam rangka Poros Maritim Dunia, masih dalam proses perundingan belum mencapai realisasinya. Diplomasi ekonomi yang dilakukan Indonesia pada Korea Selatan kerap kali dilakukan, diplomasi ekonomi ini diselenggarakan ketika ada pertemuan-pertemuan regional dengan ASEAN dan APEC hingga pertemuan bilateral seperti saling mengunjungi dari perwakilan pemerintah Indonesia ke Korea Selatan dan sebaliknya. *Pertama*, ketika Menteri Perindustrian Saleh Husin pada tahun 2016 pernah mengatakan bahwa "Saya sampaikan ke mereka, kita menyambut baik rencana ekspansi mereka. Secara khusus saya katakan kepada pengusaha Korsel bahwa program tol laut Presiden Jokowi membutuhkan banyak kapal dan ini peluang bagi investor galangan kapal. Jadi ini saat yang tepat", ketika itu dilaporkan bahwa Korea Selatan berminat untuk berinvestasi di sektor galangan kapal (Deny, 2016).

Dapat dilihat bahwa telah dilakukan komunikasi untuk mengembangkan industri maritim galangan kapal, hal ini dapat digolongkan sebagai salah satu bentuk diplomasi ekonomi. *Kedua*, kunjungan kerja Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut B. Pandjaitan ke Korea Selatan. Kunjungan Menteri Luhut ke Korea Selatan pada tahun 2017 yang membahas beberapa hal terkait kesiapan Indonesia menerima kerjasama investasi Korea Selatan terkait teknologi baterai, teknologi lingkungan untuk penanganan sampah plastik di perairan, dan juga kemungkinan menanamkan investasi bidang infrastruktur. Meskipun data realisasi investasi bidang infrastruktur kemaritiman sebagai upaya yang disebutkan di atas belum ada, namun bidang investasi lain tetap jalan dan rupanya menjadi sorotan penting bagi pemerintah ditunjukkan dengan lawalatan Presiden Joko Widodo langsung ke Korea Selatan dengan agenda salah satunya penandatanganan MoU.

g) Diplomasi Ekonomi dengan Inggris

Inggris merupakan salah satu negara yang menyambut baik misi Indonesia di bidang maritim. Melalui pertemuan *Marine Environment Protection Committee International Maritime Organisation* (IMO) di Inggris pada tanggal 20 April 2016,

Presiden Jokowi Widodo berkesempatan untuk menyampaikan pandangan Indonesia terkait maritim dunia dan langkah yang diambil pemerintah untuk ke depannya (MI News Network, 2016). Forum tersebut termasuk dalam forum multilateral karena IMO merupakan organisasi di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Hal ini memberikan kesempatan kepada Presiden Joko Widodo menyampaikan kepada negara-negara anggota IMO termasuk Inggris, mengenai tujuan pembangunan Indonesia di masa jabatannya. Pidato Presiden Joko Widodo tentang maritim juga sempat menyinggung tentang misi Indonesia untuk pengembangan infrastruktur kemaritiman yaitu pengembangan pelabuhan, yang mana saat itu bertepatan pada Hari Maritim Dunia bertema *Shipping: indispensable to the world*. Pertemuan tersebut adalah momen yang sangat tepat bagi Indonesia untuk melaksanakan diplomasi ekonomi bidang maritim.

Pemerintah Indonesia pernah menyelenggarakan forum bilateral lain yang berkaitan tentang infrastruktur di London, Inggris. Forum yang diselenggarakan oleh *Indonesia Investment Promotion Centredan* Kedutaan Besar Republik Indonesia di London bernama *Indonesia Infrastructure Investment Forum 2018*. Selanjutnya pada bulan Juli 2018, Indonesia dan Inggris menandatangani dokumen kerjasama dalam sektor infrastruktur, dokumen ini menjelaskan bahwa Indonesia dan Inggris sepakat untuk diadakannya berbagi informasi mengenai perkembangan dan pembangunan infrastruktur di Indonesia (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), 2018). Kedua negara terlihat bertahap dalam menjalani hubungan kerjasama bidang infrastruktur, walaupun ternyata belum ada investasi infrastruktur kemaritiman yang diminati Inggris.

h) Diplomasi Ekonomi dengan Denmark

Denmark dalam kapasitas sebagai negara yang masuk dalam kotak Domain Khusus sebagai Poros Maritim (pengontrol 15 % kapasitas Kapal Kontainer Global) dan satu-satunya negara dari 21 negara di Kawasan Eropa Barat, memiliki peran banyak dan konektivitas dengan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Menurut Dokumen Resmi Kemenlu RI diperoleh informasi bahwa selama tahun 2014 diawal Pemerintahan Joko Widodo, KBRI Kopenhagen telah melakukan promosi investasi antara lain dengan menyebarkan/diseminasi Paket Booklet *Invest in Indonesia* dan Buku : "*Public-Private Partnerships Infrastructure Project Plan in Indonesia*" terbitan Bappenas ke organisasi Bisnis di Denmark yaitu DI, DAFC, IFU, PFA, DBP, DBF, Perusahaan-perusahaan investasi dan individual, baik melalui pos maupun melalui kesempatan pertemuan langsung (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015a, p. 114).

Dukungan Denmark untuk Indonesia terlihat jelas melalui beberapa kali dalam empat tahun terakhir dilakukan kunjungan perwakilan pemerintah kedua negara untuk membahas berbagai rencana investasi. Pada tahun 2015, disampaikan oleh Menteri Perdagangan dalam kunjungannya ke Denmark bahwa "Denmark telah mengambil kebijakan untuk mengarahkan sumber daya yang dimilikinya ke Asia, terutama ke Indonesia. Kunjungan kenegaraan Ratu Denmark, Margrethe II beserta Pangeran Consort Henrik yang pertama kalinya ke Indonesia pada tanggal 21-24 Oktober 2015 bertepatan dengan momentum 65 tahun hubungan diplomatik kedua negara. Selain itu, ditandatangani pula *Memorandum of Understanding (MoU)* dalam bidang Kerjasama Kemaritiman antara Menteri Luar Negeri Denmark Kristian

Jensen dan Menteri Koordinator bidang Kemaritiman Rizal Ramli (PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), n.d.). Setiap tahun mulai dari tahun 2015, terlihat progresifitas upaya diplomasi Indonesia dan kedua negara, setelah kunjungan ini banyak lagi kunjungan kenegaraan yang dilakukan Denmark. Menurut pengamatan bahwa Denmark berkomitmen secara aktif dalam pembangunan infrastruktur kemaritiman di Indonesia.

SINERGI PELEMBAGAAN PEMERINTAH INDONESIA SEBAGAI UPAYA DIPLOMASI EKONOMI

Selain diplomasi yang dilakukan ke negara mitra, sebuah negara perlu untuk melakukan hubungan dengan antar lembaga di dalam negeri dengan tujuan menyinergikan tujuan bersama yang kemudian disalurkan melalui upaya diplomasi ke luar negeri. Menurut Kishan S. Rana, salah satu faktor kunci kesuksesan diplomasi ekonomi yaitu hubungan ekonomi yang melibatkan tidak hanya kementerian luar negeri, industri dan perdagangan namun juga lembaga-lembaga bisnis, asosiasi industri dan lembaga terkait lainnya di dalam negeri (Rana, 2007, p. 6). Sinergi antar lembaga pemerintahan tercermin dari adanya *Indonesia Global Maritim Task Force* khusus untuk kerjasama dengan Program BRI dari Tiongkok. Bentuk koordinasi seperti ini merupakan wujud nyata Pemerintah Indonesia untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, hanya saja investasi-investasi yang sudah didapat selama ini baru sampai pada tahapan inisiasi, proyek infrastruktur beberapa sudah ada yang mulai berjalan namun masih di tahap awal bahkan masih dalam tahap *feasibility study*. Meskipun demikian, adanya *Task Force* ini, setidaknya dapat memperlancar proses pembangunan di masa depan karena struktur koordinasi yang jelas dan terarah, senada dengan Kishan S. Rana, bahwa hal ini juga bisa menjadi faktor kunci kesuksesan diplomasi ekonomi.

KESIMPULAN

Merujuk pemaparan di atas maka dapat disimpulkan bahwa upaya diplomasi ekonomi Pemerintahan Joko Widodo dalam membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia pada sektor pembangunan infrastruktur konektivitas dan industri maritim dijalankan melalui forum multilateral dan atau forum regional tingkat Presiden/ Kepala Negara/ Kepala Pemerintahan, yang dilanjutkan pertemuan bilateral di sela-sela forum multilateral atau regional kepada negara mitra yang berada dalam Kotak Domain Khusus dan negara dengan Indeks Diplomasi Ekonomi yang tinggi bagi Indonesia, yaitu negara: Amerika Serikat, Singapura, Republik Rakyat Tiongkok, Jepang, Malaysia, Korea Selatan, Inggris dan Denmark. Pada tahap selanjutnya jika negara tertarik maka dilakukan kunjungan kenegaraan secara bilateral tingkat Presiden/Kepala Negara/Kepala Pemerintahan, tingkat Menteri/Perwakilan Pemerintah, dan atau promosi investasi melalui pameran investasi dan seminar bisnis. Selanjutnya, upaya diplomasi ekonomi Pemerintahan Joko Widodo dalam membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia pada sektor pembangunan infrastruktur konektivitas dan industri maritim telah dilakukan melalui koordinasi internal antar Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian BUMN, dan Kementerian PPN/Bappenas dalam *Global Maritime Fulcrum Task Force* dalam hubungan investasi infrastruktur Indonesia dengan

Tiongkok.

Adapun saran yang dapat diajukan yaitu sebaiknya Pemerintah Indonesia dapat lebih mengedepankan topik pembahasan investasi infrastruktur dan industri kemaritiman dalam fora internasional, mengingat pembangunan infrastruktur adalah tahapan penting dan termasuk dalam Pilar Pembangunan ke-3 untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Terakhir, mengingat cita-cita ini merupakan peradaban bangsa sejak zaman ke zaman, Diplomasi ekonomi dalam rangka pembangunan infrastruktur konektivitas dan industri maritim Indonesia menuju Poros Maritim Dunia, seyogyanya diselenggarakan secara berkesinambungan tidak hanya dalam kerangka Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), melainkan juga dalam kerangka Rencana Pembangunan Jangka Pendek (RPJP) yang tidak bergantung pada pergantian pemerintahan Republik Indonesia.

REFERENSI

- Badan Karantina Ikan Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan (BKIPM). (2017). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia*. http://bkipm.kkp.go.id/bkipmnew/public/files/regulasi/PERPRES_NO_16_2017.pdf
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). (n.d.). *RI-Singapura Perkuat Kerjasama Investasi Lewat Tiga Sektor Prioritas* [Press Release]. https://www.bkpm.go.id/images/uploads/file_siara_n_pers/Siaran_Pers_BKPM_05_0418_RI-Singapura_Perkuat_Kerjasama_Investasi_Melalui_Tiga_Sektor_Prioritas.pdf
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas). (2018, July 3). *Indonesia-UK to Sign Cooperation Document on Infrastructure Development Sector* [Press Release]. https://www.bappenas.go.id/files/3815/3076/8149/Press_Release_-_Indonesia-UK_to_Sign_Cooperation_Documents_on_Infrastructure_Development_Sector.pdf
- BBC News. (2014, November 9). *Tiga Agenda Presiden Joko Widodo di KTT APEC*. https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2014/11/141108_tiga_agenda_apec
- Budimawan. (2015, March 21). *Revitalisasi Pelabuhan Rakyat untuk mendukung Implementasi Tol Laut*. Makassar Tribun News. <http://makassar.tribunnews.com/2015/03/21/revitalisasi-pelayaran-rakyat-untuk-mendukung-implementasi-tol-laut>
- Delanova, M. (2016). Diplomasi Ekonomi Indonesia dan Negara-negara Berkembang dalam G-33 untuk Mempromosikan Proposal Special Products dan Special Safeguard Mechanism. *Dinamika Global*, 1(1), 14–31. <https://doi.org/https://doi.org/10.36859/jdg.v1i01.12>
- Deny, S. (2016, January 29). *Korea Selatan Minat Investasi di Industri Galangan Kapal RI*. Liputan6. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2423698/korea-selatan-minat-investasi-di-industri-galangan-kapal-ri>
- Fakhri, F. (2017, November 22). *Indonesia-Malaysia Sepakat Tingkatkan Kerjasama di Berbagai Bidang*. Okezone. <https://news.okezone.com/read/2017/11/22/18/1818748/indonesia-malaysia-sepakat-tingkatkan-kerjasama-di-berbagai-bidang>

- Galih, B. (Ed.). (2017, May 14). *Jokowi Dijadwalkan Temu Bilateral dengan Presiden China Xi Jinping*. Kompas. <https://nasional.kompas.com/read/2017/05/14/06580511/jokowi.dijadwalkan.temu.bilateral.dengan.president.china.xi.jinping?page=all>
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia. (2017). *Laporan Tahunan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Tahun 2016*.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia. (2018). *China's Belt & Road Initiative and Indonesia's Global Maritime Fulcrum Proposed Co-operation Projects* [Presentation Slides].
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (n.d.). *Joint Commission Bilateral Cooperation*. <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Joint-Commission-for-Bilateral-Cooperation-JCBC-antara-Indonesia-dan-Viet-Nam.aspx>
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2014). *Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx>
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2015a). *Diplomasi Indonesia 2014*. <https://kemlu.go.id/download/L3NpdGVzL3B1c2F0L0RvY3VtZW50cy9CdWt1L0RpcGxvbWFzaSUyMEluZG9uZXNpYS9CdWt1JTlwRGJwbG9tYXNpJTlwSW5kb25lc2lhJTlwMjAxNC5wZGY=>
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2015b). *Rencana Strategis Tahun 2015—2019*. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. <https://kemlu.go.id/download/L3NpdGVzL3B1c2F0L0RvY3VtZW50cy9BS0lQL0tlbWVudGVyaWFuJTlwTHVhciUyME5lZ2VyaS9SZW5jYW5hJTlwU3RyYXRIZ2l2JTlwS2VtbHUIAjAyMDE1LTlwMTkucGRm>
- Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. (2012, December 27). *Indonesia Kembangkan Industri Perkapalan*. <http://www.kemenperin.go.id/artikel/5328/Indonesia-Kembangkan-Industri-Perkapalan>
- Killian, E. (2015). Pemerintah Daerah dalam Diplomasi Ekonomi Indonesia: Studi Kasus pada Diplomasi Komersial Jawa Timur. *Jurnal Transformasi Global*, 2(2), 20–40. <https://transformasiglobal.ub.ac.id/index.php/trans/article/view/27>
- Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP). (n.d.). *Proyek Pengembangan Pelabuhan Baru dan Pengembangan Kapasitas*. <https://kppip.go.id/proyek-strategis-nasional/h-proyek-pembangunan-pelabuhan-baru-dan-pengembangan-kapasitas/>
- Kurnia, A. (2017). *Facing Global Maritime Fulcrum, Between Threats & Opportunity*. Petro Energy. <https://www.militer.or.id/7209/facing-global-maritime-fulcrum-between-threats-and-opportunities/>
- Limbong, B. (2015). *Poros Maritim*. Margaretha Pustaka.
- Maulana, V. (2014, December 10). *Jepang Dukung Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia*. Sindonews. <https://international.sindonews.com/read/935294/40/jepang-dukung-indonesia-jadi-poros-maritim-dunia-1418197597>
- MI News Network. (2016, April 20). *President of Indonesia Addresses at IMO's Marine Environment Protection Committee*. Marine Insight. <https://www.marineinsight.com/shipping-news/president-indonesia-addresses-imos-marine-environment-protection-committee/>

- Presidenri.go.id. (n.d.). *Hubungan Saling Menguntungkan Indonesia-Jepang*.
<http://presidenri.go.id/berita-aktual/hubungan-saling-menguntungkan-indonesia-jepang.html>
- PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero). (n.d.). *Kunjungan Kenegaraan Pertama Ratu Margrethe II dan Prince Consort Henrik Denmark ke Pelabuhan Tanjung Priok*.
<http://www.indonesiaport.co.id/download/210515---IPC---Press-Release-Kunjungan-Ratu-Denmark-Margrethe-II-final.pdf>
- Rana, K. S. (2007). *Economic Diplomacy : The Experience of Developing States*. In N. Bayne & S. Woolcock (Eds.), *The New Economic Diplomacy: Decision-Making and Negotiation in International Relations*. Ashgate Publishing.
- Resmi, D. S. (2018). *Diplomasi Ekonomi Indonesia di Kawasan Amerika Latin dalam Forum For East Asia – Latin Cooperation (FEALAC)*. *EJournal Hubungan Internasional Universitas Mulawarman*, 6(1), 167–180.
[http://ejournal.hi.fisipunmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2017/08/e-Jurnal HI \(08-28-17-03-17-27\).pdf](http://ejournal.hi.fisipunmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2017/08/e-Jurnal_HI_(08-28-17-03-17-27).pdf)
- Roy, S. L. (1991). *Diplomasi* (Mirsawati & Herwanto (Trans.)). Rajawali Pers.
- Salim, Z. (2015, September 10). *Investasi Asing Bantu Pengembangan Sektor Maritim di Indonesia*. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
<http://lipi.go.id/berita/investasi-asing-bantu-pengembangan-sektor-maritim-indonesia/11019>
- Saner, R., & Yiu, L. (2003). *International Economic Diplomacy: Mutations in Post-Modern Times* (Discussion Paper No. 84).
https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/20030100_cli_paper_dip_issu_e84.pdf