

Global South Corridor sebagai Instrumen Diplomasi Indonesia dalam Implementasi Kerja Sama Konektivitas Maritim

Salsabilah Attamimi

Peneliti Global-Local Strategic Initiative
salsattamimi@gmail.com

Diserahkan: 28 Oktober 2024; Direvisi: 3 Desember 2024; Diterima: 5 Desember 2024

Abstrak

Potensi maritim Indonesia yang luas merupakan esensi penting menuju visi poros maritim dunia. Dengan memanfaatkan posisi geografis yang strategis, Indonesia berpeluang menginisiasi jaringan maritim yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Penelitian ini bertujuan untuk melihat peluang proyeksi inisiasi penamaan koridor maritim baru sebagai sebuah instrumen diplomasi Indonesia sebagai manifestasi Global South Bridge Builder. Hal ini dapat menjadi katalisator dalam pertumbuhan ekonomi kawasan, mempererat solidaritas, memperkuat kerja sama kawasan, serta memperluas pengaruh Indonesia di kancah internasional. Guna mencapai tujuan penelitian, tulisan ini membahas mengenai potensi maritim, visi kelautan serta mekanisme kerja sama yang dapat ditempuh Indonesia dalam mewujudkan Global South Corridor melalui AIOP. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif berbasis studi kepustakaan. Dengan demikian, diharapkan Global South Corridor dapat menjadi potensi rekomendasi kebijakan yang komprehensif dalam implementasi konektivitas maritim sebagai instrumen diplomasi maritim Indonesia.

Kata Kunci: Kerja sama Konektivitas, Global South, Keamanan Maritim, Poros Maritim Dunia, Diplomasi Maritim.

PENDAHULUAN

Global South telah menjadi objek analisis yang kian menarik dalam kajian geopolitik. Tidak hanya masivitas penggunaan konsepnya dalam bidang akademik, namun hal itu juga dapat diperkuat dengan berbagai upaya-upaya diplomatik yang dilakukan oleh

berbagai negara dengan memakai *Global South* guna mengatasmakan solidaritas negara-negara Selatan. Sebagaimana *Voice of Global Summit* yang secara berkala diselenggarakan oleh India sejak 2023 (Ministry of External Affairs of India, 2024), atau bagaimana BRICS+ maupun G77+ China menyematkan *Global South* sebagai

identitas barunya. Berbagai momentum dimana para pemimpin negara serta organisasi internasional kerap menggunakan terminologi *Global South* dalam menyampaikan kepentingan politiknya (Patrick, 2024). Namun, definisi yang acap digunakan oleh sebagian besar komunitas internasional tersebut tidak memiliki standar baku, baik dalam klasifikasi geografi maupun interpretasi paten yang diyakini bersama.

Istilah *Global South* justru sering mengalami reinterpretasi dalam Hubungan Internasional guna menggambarkan negara-negara “Dunia Ketiga”, “Berkembang”, “Miskin”, “Terbelakang”, “Non Blok” atau “Non Aliansi” (Dados & Connell, 2012). Karakteristik definisi dan interpretasi konsep *Global South* yang fleksibel disebabkan beberapa faktor, yakni tujuan penggunaan, konteks historis, serta perkembangan global. Definisi *Global South* kemudian diartikan sesuai dengan kepentingan spesifik dari masing-masing pengguna istilah. Ragam interpretasi yang dilakukan merujuk kepada tujuan akhir dari penggunaan *Global South*, baik dalam bentuk penentuan wilayah/teritorial/negara maupun sebagai penggambaran kesamaan nasib atau ideologi.

Penggunaan istilah *Global South* dalam berbagai studi juga dapat berbeda,

dalam konteks studi pembangunan misalnya, *Global South* merujuk pada negara-negara yang mengalami keterbelakangan ekonomi dan sosial . (Agussalim, 2019) Namun dalam konteks studi Hubungan Internasional, istilah ini bisa digunakan untuk menggambarkan negara-negara yang secara historis mengalami kolonialisme maupun neo-kolonialisme. Istilah *Global South* sendiri pertama kali dicetuskan oleh Carl Oglesby, seorang penulis berkebangsaan Amerika dalam sebuah jurnal pada tahun 1969 ketika menggambarkan perang Vietnam. Namun penggunaan istilah yang populer pada masa itu adalah *first world* untuk menggambarkan Amerika Serikat beserta aliansi B erat, *Second World* merujuk pada Uni Soviet dan blok timur, serta *Third World* yang mengacu negara berkembang atau non blok (Patrick, 2023). Penggunaan istilah *Global South* kemudian meningkat popularitasnya sejak akhir abad ke-20 sebagai alternatif dari *third world* yang dianggap terlalu kaku dan berkonotasi negatif.

Berbagai perubahan yang mengiringi konstelasi politik internasional kemudian meningkatkan relevansi penggunaan konsep *Global South* sebagai sebuah istilah dalam menggambarkan negara-negara dunia ketiga yang dibelah oleh *Brandt Line*, sebuah garis batas khayalan. Garis yang

ditarik berdasarkan Produk Domestik Bruto (PDB) per kapita antara negara-negara Utara dan Selatan sebagai bentuk visualisasi kesenjangan internasional (Lee, 2021). Walaupun dalam perkembangannya, negara-negara tersebut tidak lagi selalu dapat dikategorikan sebagai negara miskin atau terbelakang sebagaimana definisi awam akan *third world*.

Selain itu, secara geografi *Global South* memiliki akurasi yang rendah, hal itu disebabkan banyaknya negara yang disebut “Selatan” namun seluruh wilayahnya terletak di utara, sebagaimana India misalnya, sementara negara yang disebut “Utara” memiliki wilayah di belahan selatan bumi, sebagaimana Australia (Patrick, 2023). Sehingga, penggunaan istilah *Global South* lebih dominan dan tepat dalam menginterpretasi kesamaan ide, kepentingan, maupun nasib.

Indonesia juga turut menjadi pengguna terminologi *Global South* dalam menyampaikan berbagai kepentingannya pada forum-forum internasional. Frekuensi penggunaannya semakin meningkat akhir-akhir ini. Hal itu nampak dari beberapa momentum peenyebutannya oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo, seperti di forum G20 ketika menyampaikan pidato kenegaraan mengenai *Spirit of Bandung* dalam merepresentasikan *Global South*,

maupun dalam berbagai lawatan kenegaraan, utamanya di negara-negara Afrika, serta yang terbaru seperti dalam *Indonesia-Africa Forum*. Dalam forum tersebut, Indonesia bahkan menyampaikan 4 hal utama, mulai dari pencapaian target SDG, komitmen Indonesia untuk berkontribusi dan menjadi *bridge builder* bagi *Global South*, peningkatan kemitraan Indonesia-Afrika dengan menghubungkan Semangat Bandung dan Agenda Afrika 2063, serta menghidupkan kembali kerja sama Selatan-Selatan dan Utara-Selatan (Kementerian Luar Negeri RI, 2024). Keempat hal utama tersebut dapat direalisasikan melalui sebuah keterhubungan. Keterhubungan yang dimaksud bukan hanya sekedar keterhubungan melalui persamaan ide, atau gagasan, maupun kepentingan, namun juga terkait dengan keterhubungan mekanisme teknis pelaksanaan kebijakan, seperti konektivitas maritim.

Posisi geografis Indonesia yang sangat strategis merupakan sebuah keunggulan tersendiri. Berdasarkan pada UNCLOS 1982, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah laut sebesar 5,9 juta km², terdiri atas 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 juta km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif, yang mana itu belum termasuk *continental*

shelf. Posisi Indonesia yang strategis, yang berada di antara dua benua (Asia dan Australia) dan dua samudera (Hindia dan Pasifik) menjadikannya sebagai titik pertemuan jalur pelayaran internasional yang sangat krusial. Keunggulan ini dapat diberdayakan sebagai sebuah instrumen diplomasi dalam merealisasikan komitmen dan kepentingan Indonesia, khususnya dalam bidang maritim. Selain itu, kebijakan konektivitas maritim juga dapat menjadi realisasi Visi Kelautan Indonesia untuk mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, yang mampu memberikan kontribusi positif tidak hanya bagi keamanan dan perdamaian kawasan namun juga global sesuai dengan kepentingan nasional (Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017).

Terdapat lima pilar kebijakan maritim Indonesia, mulai dari budaya maritim, sumber daya maritim, infrastruktur maritim, diplomasi maritim, serta pertahanan maritim. Aspek-aspek seperti budaya, sumber daya, infrastruktur dan pertahanan maritim merupakan tonggak utama dalam menjalankan diplomasi maritim kompleks yang konkrit dan tepat seperti konektivitas maritim. Kelima indikator pilar kebijakan maritim tersebut merupakan elemen-elemen yang perlu diperhatikan untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Sebagai negara maritim, sudah seharusnya

Indonesia menjadikan laut sebagai prioritas, aksentuasi pembangunan, dan instrumen diplomasi, baik sebagai sebuah konsep atau gagasan semangat kemaritiman, maupun dalam bentuk kewilayahan/teritorial/negara. Dengan demikian, kerja sama konektivitas maritim merupakan prospek kerja sama profitable baik dalam konsep ide maupun teknis.

Kerja sama konektivitas maritim dapat membuka peluang kerja sama berbagai bidang lainnya, seperti pengembangan mobilisasi kelautan, investasi maupun *transfer of technology* dalam bidang maritim, hingga pembangunan berkelanjutan. Oleh karena itu, melalui inisiasi *Global South Corridor* dapat menjadi sebuah proposal menarik bagi diplomasi maritim Indonesia, bukan hanya terhadap pembangunan diversifikasi kemitraan yang lebih setara, namun juga sebagai bentuk komitmen Indonesia selaku *Global South bridge builder*, serta sebagai bentuk nyata implementasi visi Kelautan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia.

Dengan demikian, menjadi menarik untuk dikaji mekanisme pembentukan *Global South Corridor* sebagai instrumen diplomasi Indonesia merupakan tantangan kompleks yang menuntut inovasi kebijakan maritim. Bagaimana Indonesia dapat merumuskan kerangka kerja yang tidak

hanya sekadar menghubungkan negara-negara Selatan, tetapi juga mampu mengatasi disparitas ekonomi, perbedaan kepentingan geopolitik, serta dinamika kawasan yang terus berubah? Hal tersebut diharapkan dapat menjadi sumbangsih bagi pengembangan kebijakan maritim Indonesia yang lebih efektif dan berkelanjutan, sekaligus memperkuat peran dan kontribusi Indonesia di kawasan.

KERANGKA KONSEPTUAL

Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim merupakan instrumen yang semakin kompleks dan multifaset dalam hubungan internasional. Cakupannya melampaui interaksi antar-angkatan laut, melibatkan berbagai aktor seperti penjaga pantai, kapal-kapal sipil, hingga kelompok non-negara. Aktivitas diplomasi maritim ini sangat beragam, mulai dari bentuk kerja sama yang bersifat konstruktif seperti kunjungan kapal, latihan bersama, dan misi kemanusiaan, hingga tindakan yang lebih tegas seperti unjuk kekuatan militer dan penerapan sanksi. Melalui diplomasi maritim, negara-negara berusaha untuk menjaga keamanan laut, melindungi kepentingan nasional, mempromosikan kerja sama regional, dan memecahkan sengketa maritim. Dalam konteks global yang semakin terhubung, diplomasi maritim telah menjadi alat yang sangat penting untuk membangun

dan memelihara hubungan bilateral maupun multilateral (Le Mière, 2014).

Diplomasi maritim merupakan Pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2019). Le Mière mengklasifikasikan diplomasi maritim menjadi 3 kategori, *cooperative diplomacy*, *persuasive diplomacy*, serta *coercive diplomacy*. *Cooperative diplomacy* atau diplomasi kooperatif lebih condong pada penggunaan *soft power diplomacy* dalam mengimplementasikan kebijakan. Hampir serupa dengan *cooperative diplomacy* namun berbeda dalam pendekatan, *persuasive diplomacy* lebih menekankan pada upaya negara untuk membentuk kapasitas dalam ranah maritim. Jika *cooperative diplomacy* merujuk pada kerja sama yang meliputi *join training* ataupun penyaluran bantuan dan misi kemanusiaan, maka *persuasive diplomacy* lebih merujuk pada upaya diplomasi dengan tujuan untuk meyakinkan suatu negara akan kapasitas sumber daya maritim yang dimiliki atau dikenal dengan istilah *showing the flag*. Berbeda dengan kedua jenis diplomasi sebelumnya, *coercive diplomacy* adalah diplomasi yang menekankan kepada *hard power* atau *gunboat diplomacy*, yang mana

lebih dominan pada pemanfaatan kekuatan angkatan laut dengan tujuan mendesak pihak yang berlawanan (Le Mière, 2014).

Dimensi maritim merupakan poin utama dalam posisi dasar Indonesia untuk melaksanakan diplomasi, mengingat hal itu merupakan keunggulan Indonesia berdasarkan letak geografisnya yang strategis. Tujuan diplomasi maritim telah mengalami pergeseran seiring dengan perubahan situasi internasional. Jika dulu fokus utama adalah pada kekuatan militer untuk menjaga keamanan laut, kini tujuannya lebih luas, mencakup aspek keamanan, ekonomi, dan lingkungan. Dahulu, negara-negara akan memprioritaskan aspek antisipasi dan *deterrence* melalui kekuatan militer di laut, merujuk pada keterlibatannya di masa perang. Pendekatan ini seringkali bersifat konfrontatif dan kurang menekankan pada kerja sama. Namun, dewasa ini, diplomasi maritim cenderung berfokus pada aspek keamanan, baik keamanan transaksi dan distribusi laut, maupun keamanan kewilayahan dan kedaulatan. Pendekatan ini lebih bersifat kooperatif karena menekankan pada kerja sama untuk mencapai tujuan bersama. Lebih lanjut, Indonesia telah mengusung konsep Poros Maritim Dunia, yang memiliki makna positif mengenai kontribusi Indonesia sebagai pasak utama

kemaritiman dunia. Dengan demikian, konsep *cooperative diplomacy* dan *persuasive diplomacy* lebih tepat untuk dilaksanakan, baik secara singular maupun simultan. Hal tersebut disebabkan oleh faktor-faktor penunjang dalam implementasi *Global South Corridor* membutuhkan tahapan-tahapan diplomasi yang konkrit dan holistik. Indonesia perlu melakukan pendekatan yang komprehensif untuk meyakinkan negara-negara lain untuk bergabung dalam proyek ini, sehingga mampu meyakinkan sebagian besar negara-negara *Global South* terhadap potensi proposal kemaritiman yang hendak diusung Indonesia.

Secara geografis, posisi laut Indonesia sangat strategis sebagai jalur distribusi logistik dan rantai pasok. Hal ini memberikan Indonesia pengaruh yang signifikan dalam perdagangan internasional dan memungkinkan Indonesia untuk menjadi hub logistik regional. Indonesia memiliki 4 dari 9 *Choke Point*, 1 *Primary Choke Point*, yakni Selat Malaka yang merupakan salah satu jalur utama perdagangan dunia, dan 3 *Secondary Choke Point*, yakni Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Timor (Notteboom et al., 2021). Selain itu, secara geopolitik, laut Indonesia bersinggungan langsung dengan Laut China Selatan, yang hingga kini masih berpotensi menimbulkan konflik

kawasan. Sehingga dibutuhkan kecakapan diplomasi maritim yang mumpuni guna mengatasi persoalan tantangan yang ditimbulkan oleh ancaman serta mengelola potensi peluang maritim Indonesia. Diplomasi maritim menjadi kunci bagi Indonesia untuk menjaga keamanan laut, melindungi kepentingan nasional, dan memaksimalkan potensi ekonomi maritim.



Gambar 1. Jalur Pelayaran Maritim
(Sumber : *Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints*)

Terselenggaranya diplomasi maritim yang baik dan tepat dapat mewujudkan berbagai tujuan dan kepentingan nasional. Kebijakan Kelautan Indonesia (2017) secara jelas menyebutkan bahwa diplomasi maritim merupakan salah satu pilar penting dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dari aspek pertahanan, diplomasi maritim efektif menjaga kedaulatan dan keutuhan wilayah melalui berbagai perjanjian dan kesepakatan hukum

kemaritiman. Sedangkan dari aspek keamanan, diplomasi maritim tidak hanya penting untuk kepentingan nasional Indonesia, tetapi juga berkontribusi pada stabilitas keamanan di kawasan. Dengan menjalin kerja sama dengan negara-negara tetangga, Indonesia dapat mencegah terjadinya konflik maritim dan menciptakan lingkungan maritim yang aman dan stabil. Hal tersebut menjadi penting, dikarenakan sebagai negara maritim, mobilitas kelautan Indonesia sangat rentan terhadap berbagai potensi ancaman, mulai dari *illegal fishing*, terorisme, *piracy*, dan berbagai aktivitas ilegal lainnya. Laporan-laporan dari berbagai lembaga internasional seperti Interpol dan UNODC menunjukkan tingginya tingkat kejahatan transnasional di laut, termasuk di wilayah perairan Indonesia. Kesemuanya tidak hanya berdampak bagi keamanan kawasan saja, namun juga memiliki pengaruh signifikan terhadap kepentingan nasional.

Dengan diplomasi maritim, Indonesia juga dapat mewujudkan kesejahteraan maritim. Karena dengan terselenggaranya diplomasi, melahirkan pertahanan dan keamanan yang baik, maka berbagai aktivitas ekonomi kelautan seperti pendistribusian logistik dan rantai pasok, industri perkapalan serta pariwisata dapat berjalan dengan baik dan terjaga. Hal lain

yang kemudian menyusul adalah lahirnya proposal-proposal investasi kelautan yang potensial bagi perkembangan kemaritiman Indonesia. Diplomasi yang baik juga dapat mendorong kerja sama internasional dalam pembangunan infrastruktur maritim, seperti pelabuhan, jalur pelayaran, dan fasilitas pendukung lainnya. Inisiatif *Belt and Road* menjadi contoh nyata bagaimana kerja sama internasional dapat mendorong pembangunan infrastruktur maritim di negara-negara berkembang. Indonesia dapat memanfaatkan inisiatif ini untuk menarik investasi dalam pembangunan infrastruktur maritim dan meningkatkan konektivitas dengan negara-negara di kawasan Asia. Sehingga, *Global South Corridor* dapat menjadi instrumen diplomasi untuk memperluas jangkauan Indonesia dalam bidang maritim.

Keamanan Maritim

Keamanan maritim adalah kombinasi langkah preventif dan responsif untuk melindungi domain maritim dari ancaman dan potensi tindakan pelanggaran hukum. Terdapat beberapa elemen-elemen penting terkait keamanan maritim, seperti keamanan dan perdamaian nasional maupun internasional, kedaulatan, integritas wilayah dan kemandirian politik, keamanan jalur komunikasi laut, perlindungan keamanan dari kejahatan laut, keamanan

sumber daya laut, akses terhadap sumber daya di laut dan dasar laut, perlindungan lingkungan, serta jaminan keamanan seluruh pelaut dan nelayan (Feldt et al., 2013). Keamanan maritim juga dapat diartikan sebagai upaya perlindungan wilayah maritim dari berbagai bentuk ancaman atau tindakan yang berpotensi merugikan suatu negara. Ancaman terhadap keamanan maritim, antara lain (Klein et al., 2011):

1. Pembajakan dan perampokan bersenjata. Tindakan kriminal ini mengancam keselamatan jiwa awak kapal dan muatan kapal, serta mengganggu kelancaran lalu lintas pelayaran.
2. Terorisme. Kelompok teroris dapat memanfaatkan laut sebagai sarana untuk melakukan serangan atau melarikan diri.
3. Perdagangan gelap dan penyelundupan senjata. Kegiatan ilegal ini dapat mengancam stabilitas keamanan suatu negara dan mendanai aktivitas kelompok kriminal.
4. Perdagangan gelap dan penyelundupan obat-obatan narkotika dan psikotropika. Berdasarkan *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) yang secara rutin memantau tren perdagangan narkoba

menyatakan bahwa laut merupakan jalur utama pendistribusiannya.

5. Perdagangan dan penyelundupan manusia. *International Labour Organization* (ILO) menyatakan perdagangan manusia merupakan pelanggaran HAM serius yang sering terjadi di laut.
6. *Illegal fishing*. Penangkapan ikan secara ilegal mengancam kelestarian sumber daya ikan dan merugikan nelayan tradisional.
7. Kerusakan yang disengaja dan tidak sah terhadap lingkungan laut. Kegiatan seperti pembuangan limbah berbahaya dan tumpahan minyak dapat merusak ekosistem laut dan mengancam keanekaragaman hayati.

Oleh karenanya, keamanan maritim merupakan aspek multidimensional yang membutuhkan kerja sama dan kolaborasi antar aktor internasional. Keamanan maritim juga merupakan isu yang sangat kompleks dan membutuhkan perhatian serius dari seluruh pemangku kepentingan. Hal tersebut dikarenakan keamanan maritim menyangkut komponen-komponen krusial suatu bangsa, serta berpotensi bagi hubungan antar negara. Dalam realisasinya, keamanan maritim membutuhkan penegakan dan pengimplementasian hukum secara komprehensif, kerja sama antar negara

kawasan, serta komitmen bersama guna tercapainya *maritime confidence building measures*.

Dengan demikian, inisiasi kerja sama konektivitas dalam bentuk implementasi *Global South Corridor* dapat menjadi sebuah upaya konkret Indonesia dalam mewujudkan keamanan maritimnya. Proyek ini bertujuan untuk menghubungkan negara-negara di kawasan selatan, termasuk Indonesia, melalui infrastruktur maritim yang baik. Dengan adanya konektivitas yang kuat, pengawasan terhadap aktivitas di laut menjadi lebih mudah, sehingga dapat mencegah terjadinya berbagai ancaman seperti pembajakan, penyelundupan, dan aktivitas ilegal lainnya. Proyeksi pengaplikasian kebijakan keamanan maritim dapat berdampak pada berbagai multisektor secara langsung. Tidak hanya memitigasi, atau setidaknya meminimalisir ancaman-ancaman tersebut, namun juga meningkatkan potensi kerja sama kelautan yang memberikan pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi nasional, regional maupun internasional.

Global South Corridor

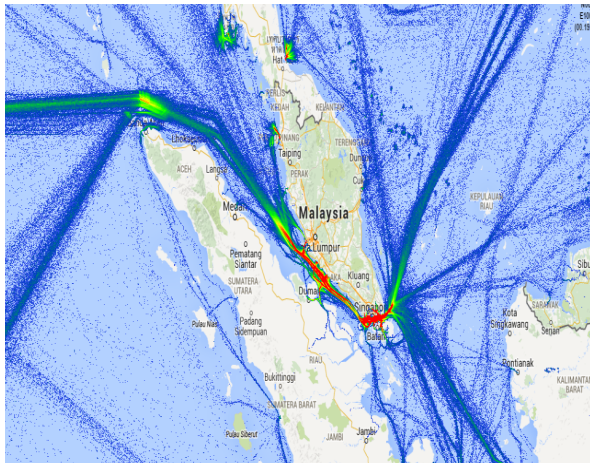
Menurut definisi dari bank data Kementerian PUPR, koridor maritim merupakan jalur atau rute yang didesain atau dirancang khusus untuk kebutuhan terkait dengan aktivitas kelautan, khususnya perdagangan dalam

konteks negara kepulauan NKRI (Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian PUPR, 2017). Koridor maritim adalah jalur pelayaran yang menghubungkan berbagai wilayah, baik dalam skala regional maupun global. Jalur ini berfungsi sebagai sarana transportasi utama untuk perdagangan, pariwisata, dan aktivitas ekonomi lainnya yang berbasis laut. Koridor maritim seringkali dilengkapi dengan infrastruktur pendukung seperti pelabuhan, terminal peti kemas, dan fasilitas logistik lainnya (Notteboom et al., 2021).

Koridor maritim merupakan jalur penghubung yang didukung oleh regulasi dan kebijakan pemerintah terkait dengan pelayaran, diplomasi maritim, keamanan maritim serta sumber daya laut. Tujuan pembentukan koridor maritim adalah guna mempermudah akses antar wilayah dan arus rantai pasok dan logistik melalui peningkatan konektivitas. Hal tersebut berdampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi sebagai akibat dari pengembangan investasi di sepanjang koridor. Terdapat berbagai contoh koridor maritim, seperti jalur sutra maritim yang diinisiasi China untuk menghubungkan China dengan negara-negara di Eropa dan Afrika, ataupun Kanal Suez yang merupakan koridor maritim tertua yang menghubungkan Laut Merah dan Mediterania, atau bahkan Koridor Ekonomi

Timur Indonesia, yang merupakan inisiatif pemerintah Indonesia untuk mengembangkan kawasan timur Indonesia melalui konektivitas maritim (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2021).

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional, Indonesia memiliki tiga ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), yang mana berdas jalur tersebut dilewati oleh lebih dari 45% total perdagangan dunia, yang berpotensi mengalami peningkatan volume tiap tahunnya (Adam, 2015). Tidak hanya penggunaan ALKI, namun keempat *Choke Point*, utamanya Selat Malaka yang merupakan *Primary Choke Point* juga memiliki tingkat mobilisasi yang sangat tinggi. Selat malaka menghubungkan dua Samudra besar, yakni Hindia dan Pasifik. Diperkirakan sekitar 94,000 kapal melalui Selat Malaka per tahunnya dengan penggunaan lebih dari 40 pelabuhan, dan membawa lebih dari 30% barang-barang yang diperdagangkan secara global (Feingold & Willige, 2024).



Gambar 2. Koridor Selat Malaka.
(sumber : Feingold & Willige, 2024)

Pembentukan sebuah koridor maritim merupakan sebuah implementasi kerja sama maritim lintas negara. Hal tersebut dikarenakan dalam pelaksanaannya diperlukan penggunaan infrastruktur fisik dan non fisik maritim negara-negara yang dilewati di sepanjang jalur koridor. Oleh sebab itu, dalam pembentukan koridor maritim dibutuhkan mekanisme diplomasi maritim yang diinisiasi oleh negara-negara terkait dalam mewujudkannya. Sebagai contoh adalah pembentukan *belt and road initiative* pada 2013 oleh China atau dikenal juga sebagai jalur sutra China, yang mana menghubungkan Asia dengan Afrika dan Eropa dengan tujuan untuk meningkatkan integrasi kawasan serta menstimulasi pertumbuhan ekonomi (EBRD, 2020). Ada pula inisiasi pembentukan koridor maritim antar samudra, yakni Atlantik dan Pasifik, yang diinisiasi oleh Meksiko dan diberi nama *Corridor of the Isthmus of Tehuantepec*.

Koridor ini menghubungkan berbagai pelabuhan-pelabuhan, mulai dari Sines Portugal hingga Coatzacoalcas Meksiko. Tujuan pembentukan jalur tersebut guna memperlancar alur perdagangan Meksiko dan Uni Eropa, khususnya pada bidang energi (Ministry of Foreign Affairs of Mexico, 2024). Tidak hanya itu, bahkan yang terbaru adalah pengaktifan koridor maritim baru oleh Uni Eropa, Siprus, UEA, Inggris serta Amerika guna bantuan kemanusiaan ke Gaza (Directorate-General for ECHO, 2024).

Kerja sama konektivitas maritim melalui insisiasi pembentukan koridor baru merupakan alat diplomasi yang cukup efektif dan efisien. Dengan adanya kerja sama konektivitas maritim, negara-negara di sepanjang jalur koridor akan bekerjasama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, membuka peluang investasi, serta mempererat kerja sama regional dalam berbagai bidang, mulai dari perdagangan hingga menjamin keamanan maritim.

Penamaan koridor maritim baru dengan menggunakan terminologi *Global South* tidak hanya dapat menjadi sebuah implementasi kerja sama konektivitas maritim, namun juga merupakan realisasi *Spirit of Bandung* dalam merepresentasikan *Global South*, serta manifestasi komitmen Indonesia dalam bentuk kontribusi nyata sebagai *Global South bridge builder*. Inisiasi

Global South Corridor sebagai jalur pelayaran baru tidak hanya dapat menjadi instrumen diplomasi maritim Indonesia, namun juga peluang bagi peningkatan solidaritas negara-negara Selatan, pengintensifan kerja sama kawasan, perkembangan ekonomi, dan lain sebagainya. Oleh karena itu, pengembangan *Global South Corridor* menawarkan peluang besar bagi Indonesia untuk memperluas pengaruhnya di kawasan dan memperkuat kemitraan strategis. Dengan pengelolaan yang tepat, *Global South Corridor* dapat menjadi katalisator bagi pembangunan berkelanjutan dan kesejahteraan bersama di kawasan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah kualitatif. Metode ini bertujuan untuk menggali secara mendalam tentang konsep diplomasi maritim, dinamika politik yang melatarbelakanginya, serta berbagai faktor yang mempengaruhi keamanan maritim. Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan dengan dua jenis sumber data yaitu primer yang terdiri dari data yang ditemukan selama proses penelitian yakni konsensus-konsensus dalam diplomasi maritim, contoh kasus mengenai pembentukan koridor maritim baru maupun

kerja sama konektivitas maritim lainnya, penjelasan rinci terkait terminologi *Global South*, maupun wawancara para *stakeholder*, dan data sekunder yang terdiri dari berbagai dokumen tertulis seperti buku, artikel jurnal, surat kabar dan berbagai dokumen yang berkaitan dengan diplomasi dan keamanan maritim untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai isu yang diteliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Potensi Maritim Indonesia

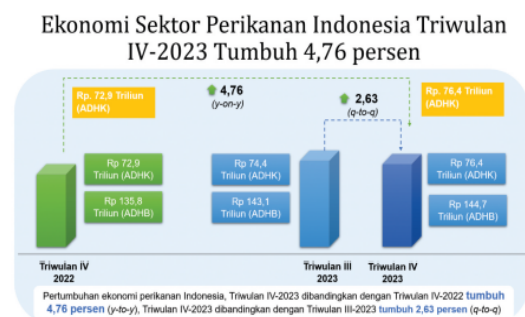
Sejarah kemaritiman Indonesia sudah ada dan mengakar sejak zaman kerajaan-kerajaan nusantara sekitar abad ke-14. Terdapat lima zona perdagangan maritim (*maritime commercial zones*) yang mempengaruhi dinamika pelayaran dan perkembangan negara-negara di kawasan Asia, yakni Teluk Bengal, Selat Malaka, Laut China Selatan, Laut Sulu, dan Laut Jawa (Hall, 2019). Mobilisasi maritim Indonesia telah lahir dan mendarah daging sejak lama. Tidak hanya sebagai jalur perdagangan, namun juga sebagai kekayaan kultural yang ditandai dengan banyaknya suku-suku laut di Indonesia. Pada beberapa karya etnografi juga sering disebut dengan suku laut atau *sea nomads*, *sea folk*, *sea hunters and gatherers* atau *cho lai/chaw talay*. Seperti suku Bajo dan Suku Bugis. Suku Bajo yang dipercaya sebagai bagian dari armada laut

Kerajaan Sriwijaya, suku Bajo juga dikenal sebagai penyelam ulung yang memiliki hubungan yang sangat erat dengan laut. Mereka memiliki pengetahuan mendalam tentang ekosistem laut dan mampu beradaptasi dengan kehidupan di bawah air, serta banyak tersebar di berbagai daerah di Indonesia dan berasimilasi dengan penduduk asli. Selain itu, ada pula suku Bugis yang terkenal sebagai pelaut dan pedagang handal lintas laut sejak masa kolonial (Setyawan, 2019).

Indonesia memiliki luas perairan pedalaman dan perairan kepulauan adalah 3.110.000 km² dengan luas laut teritorial Indonesia adalah 290.000 km², luas zona tambahan Indonesia adalah 270.000 km², luas zona ekonomi eksklusif Indonesia adalah 3.000.000 km², luas landas kontinen Indonesia adalah 2.800.000 km², luas total perairan Indonesia adalah 6.400.000 km², luas NKRI keseluruhan adalah 8.300.000 km², panjang garis pantai Indonesia adalah 108.000 km, dengan jumlah pulau di Indonesia kurang lebih 17.504, dan yang sudah dibakukan dan diverifikasi ke PBB adalah sejumlah 16.056 pulau (Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi et al., 2018).

Keunggulan geografi Indonesia dengan berbagai kekayaan alam yang dimiliki merupakan potensi maritim yang

integral. Bahkan potensi tersebut bersifat eksekutif dan mampu melahirkan berbagai potensi multisektor lainnya. Pada potensi sumber daya alam laut Indonesia misalnya, keanekaragaman hayati laut Indonesia tergolong sangat tinggi. Indikator produksi perikanan, baik perikanan tangkap dan perikanan budidaya, memiliki capaian hingga 24.74 juta ton pada 2023. Hal itu menyumbang setidaknya 5.49% pertumbuhan PDB perikanan (Pusat Data, Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2024).



Gambar 3. PDB Perikanan
(Sumber: Pusat Data, Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2024)

Selain itu, banyaknya cekungan sedimen di wilayah Indonesia yang menyimpan cadangan minyak dan gas bumi yang cukup besar. Hal itu juga merupakan salah satu sumber devisa negara yang potensial. Sejak 2016, cadangan terbukti minyak bumi berada di angka 3,602.53 MMSTB, sedangkan cadangan potensial di angka 3,702.49 MMSTB, dan masih berpotensi meningkat jika eksplorasi

dilakukan secara masif. Tidak hanya minyak dan gas bumi, sumber daya mineral Indonesia juga sangat melimpah. Beberapa cadangan mineral dan bahan tambang ditemukan baru-baru ini dalam jumlah besar di perairan Utara Sulawesi dan Maluku (*Kementerian ESDM RI*, 2016). Potensi kelautan Indonesia yang beragam, tidak hanya dapat menguntungkan negara secara umum, namun bahkan dapat menjadi sarana menuju kesejahteraan bagi seluruh rakyatnya secara khusus.

Laut Indonesia juga memiliki potensi bagi pengembangan energi terbarukan. Pada kandungan komponen yang dimiliki air laut saja, dapat dimanfaatkan sebagai elektrolit pada sel baterai sebagai pembangkit tenaga listrik. Semakin banyak air laut, maka tegangan yang dihasilkan semakin besar. Selain kandungannya, suhu air laut juga merupakan potensi energi yang besar. Energi dari suhu air laut dihasilkan dari radiasi oleh matahari dan magma dasar laut Indonesia. Sehingga rata-rata suhu permukaan laut di Indonesia berkisar 25°C sampai dengan 300°C tergantung pada lamanya reaksi yang terjadi antara matahari dan magma dasar laut tersebut. Tidak sampai di situ, arus serta gelombang air laut juga menjadi aspek penting dalam pengembangan energi terbarukan. Arus laut dapat menghasilkan energi kinetik dari

kecepatan yang dihasilkan, yang dapat bermanfaat untuk rotor atau turbin guna produksi listrik, serta jenis gelombangnya baik pergerakan horizontal maupun vertikal juga dapat dimanfaatkan sebagai energi momentum pengganti fosil (Rahmawati et al., 2022). Laut Indonesia memiliki potensi energi sebesar 17,9 GW, namun hanya sedikit yang dimanfaatkan. Jika Indonesia secara serius memanfaatkan lautnya, yang mana jika dibandingkan dengan pembangkit listrik Jawa-Bali potensi energi laut Indonesia adalah 53,3%, yang mana angka tersebut hanya berfokus pada pengembangan energi terbarukan saja, dapat dibayangkan berapa banyak daerah di Indonesia yang teraliri listrik dan krisis energi nasional dapat terselesaikan (Sanam et al., 2022).

No	Jenis Energi	Biaya Total (Rp/kW)	Umur Pembangkit (Tahun)	Biaya Investasi (USD/kW)
1.	Arus Laut	1.268	15	210.000
2.	Gelombang Laut	1.709	15	811.111
3.	Pasang Surut Laut	2.048	20	175.000
4.	OTEC	4.030	20	6.000.000

Gambar 4. Biaya Produksi dari PLTAL, PLTGL, Pasang Surut dan OTEC
(Sumber: Sanam et al., 2022)

Tidak hanya sumber daya alam laut Indonesia, yang kesemuanya mampu menghasilkan potensi multibidang yang estafet. Potensi ekonomi maritim Indonesia

juga muncul dari transportasi laut, pariwisata bahari serta pengembangan obat-obatan dan bahan kimia melalui bioteknologi laut. Potensi maritim Indonesia yang variatif dan dalam jumlah yang masif merupakan anugerah Tuhan bagi bangsa. Dengan pengelolaan dan pemanfaatannya yang tepat dapat berdampak langsung tidak hanya bagi masyarakat pesisir, namun bagi keseluruhan warga negara Indonesia.

Visi Kelautan Indonesia

Indonesia memiliki visi kelautan untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasionalnya. Indonesia melalui Kemenko Maritim telah menerbitkan Kebijakan Kelautan Indonesia menuju poros maritim dunia. Kebijakan Kelautan Indonesia diatur dalam UU no. 17 tahun 2017 tentang RPJP, UU no 32 tahun 2024 tentang kelautan, serta Nawacita dengan prinsip kebijakan wawasan nusantara, pembangunan berkelanjutan, ekonomi baru, pengelolaan terintegrasi dan transparan, partisipasi, serta pemerataan dan kesetaraan. Terdapat tujuh pilar kebijakan dalam peta jalan Kebijakan Kelautan tersebut, yaitu (Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman Republik Indonesia, 2017):

1. *Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia.* Pilar ini fokus pada pengelolaan sumber daya laut secara bijaksana, baik itu sumber daya hayati maupun non-hayati, serta pengembangan kapasitas sumber daya manusia yang kompeten di bidang kelautan. Mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan, mengembangkan perikanan tangkap dan budidaya, serta meningkatkan nilai tambah produk perikanan.
2. *Pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut.* Pilar ini bertujuan untuk menjaga kedaulatan negara di wilayah laut, mencegah ancaman dari luar, dan memastikan keamanan bagi aktivitas maritim. Memperkuat keamanan dan keselamatan pelayaran, mencegah *illegal, unreported, and unregulated fishing (IUU fishing)*, serta melindungi wilayah laut Indonesia.
3. *Tata kelola dan kelembagaan di laut.* Pilar ini fokus pada penyempurnaan sistem tata kelola kelautan, baik di tingkat pusat maupun daerah, serta membangun sinergi antar lembaga terkait. Memperkuat kelembagaan kelautan, menyusun regulasi yang

efektif, dan meningkatkan transparansi dalam pengelolaan sumber daya laut.

4. *Ekonomi, infrastruktur, dan peningkatan kesejahteraan.* Pilar ini bertujuan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi berbasis kelautan, menciptakan lapangan kerja, dan mengurangi kesenjangan antara daerah pesisir dan daratan. Mengembangkan infrastruktur maritim, mendorong investasi di sektor kelautan, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir.
5. *Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut.* Pilar ini bertujuan untuk menjaga kelestarian lingkungan laut dan memastikan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan. Melakukan zonasi ruang laut, mencegah pencemaran laut, dan melindungi keanekaragaman hayati laut.
6. *Budaya bahari.* Pilar ini bertujuan untuk menumbuhkan rasa cinta terhadap laut dan mendorong masyarakat untuk terlibat aktif dalam menjaga kelestarian lingkungan laut. Membangun kesadaran masyarakat akan pentingnya laut, melestarikan budaya maritim, dan mengembangkan pariwisata bahari.
7. *Diplomasi maritim.* Pilar ini bertujuan untuk memperkuat posisi Indonesia di

kancah internasional, menjalin kerja sama dengan negara-negara lain, dan mengatasi berbagai tantangan di bidang kelautan. Memperkuat kerja sama bilateral dan multilateral di bidang kelautan, menyelesaikan sengketa maritim secara damai, dan meningkatkan peran Indonesia dalam forum internasional.

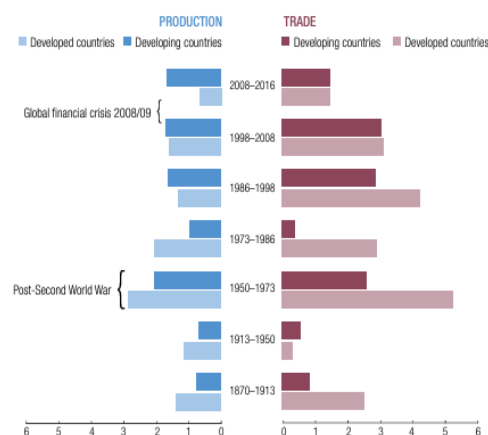
Seluruh pilar tersebut diturunkan kembali menjadi 76 kebijakan utama sebagai strategi dalam mencapai tujuan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. 9 strategi pengembangan sumber daya kelautan, 12 strategi pengembangan sumber daya manusia, 8 strategi pertahanan, keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut, 3 strategi tata kelola dan kelembagaan di laut, 8 strategi ekonomi kelautan, 7 strategi infrastruktur kelautan, 5 strategi peningkatan kesejahteraan, 6 strategi pengelolaan ruang laut, 6 strategi perlindungan lingkungan laut, 5 strategi budaya bahari serta 7 strategi diplomasi maritim. Kerja sama konektivitas maritim merupakan kerjasama holistik, hal tersebut dikarenakan konektivitas maritim tidak hanya mampu melaksanakan 1 pilar kebijakan saja, namun juga 4 pilar utama sekaligus sebagai dasar pelaksanaannya, sebagai sebuah strategi pertahanan, keamanan, dan keselamatan laut, tata kelola dan

kelembagaan laut, ekonomi, infrastruktur, dan peningkatan kesejahteraan, serta diplomasi maritim. Pengimplementasian kebijakan maritim yang tepat dan sungguh-sungguh maka dapat memberi dampak bagi pilar kebijakan kelautan lainnya.

Proyeksi *Global South*

Terminologi *Global South* telah mengalami pergeseran makna dalam beberapa dekade ini. *Global South* dahulu merupakan istilah bagi negara-negara berkembang yang didominasi di wilayah selatan bumi, namun perubahan sistem internasional menjadi multipolar menyebabkan kontribusi negara-negara tersebut meningkat dan berdampak pesat terhadap kesejahteraan global pada umumnya. Jika melihat akhir abad ke-19 hingga kini terjadi perubahan signifikan bukan hanya terhadap sistem internasional secara menyeluruh, namun juga kontribusi negara-negara berkembang dalam perdagangan maupun produksi global, dan pangsa negara-negara selatan yang meningkat pesat sejak 1980-an. Pertumbuhan perdagangan dunia secara riil meningkat hingga lebih dari 6%, dengan kontribusi negara-negara Selatan mencapai sekitar 50% sejak tahun 2000-an. Beragam hal melatarbelakangi pertumbuhan tersebut, mulai dari peningkatan ekspor negara-negara Selatan dengan rata-rata tahunan sebesar 13% sejak 1995 hingga 2016

dengan nilai perdagangan yang melonjak dari \$0.6 triliun pada 1995 menjadi \$4 triliun pada 2016, yang mana jumlah tersebut melampaui total ekspor global yang hanya sebesar 8%. Tidak hanya itu, terdapat seperempat atau 25% dari total perdagangan dunia terjadi di negara-negara Selatan (UNCTAD, 2018).



Gambar 5. Tingkat pertumbuhan tahunan (*annual growth*) perdagangan dan produksi global (dalam persen).
(Sumber: UNCTAD, 2018)

Pengaruh *Global South* semakin meningkat tidak hanya pada aspek ekonomi semata, namun juga merambat pada politik hingga militer. *Global South* kemudian menjadi sebutan dalam menggambarkan solidaritas negara-negara Selatan dengan cukup inheren dalam Hubungan Internasional. Hal itu terlihat dalam berbagai forum internasional yang dipertunjukkan oleh negara-negara yang terasosiasi sebagai *Global South* dalam bentuk dukungannya

terhadap kepentingan internasional tertentu, seperti pada pemungutan suara di majelis umum PBB, atau keikutsertaan dalam *Chinese Development Initiative*, atau partisipasi dalam *Africa Summit* yang diselenggarakan oleh Rusia pada 2023 lalu (Klingebiel, 2023).

Peranan yang dimainkan tersebut menjadikan *Global South* memiliki dampaknya terhadap konstelasi geopolitik dan geoekonomi menjadi signifikan. Dalam konflik kawasan misalnya, aktor-aktor *Global South* tidak lagi hanya menjadi penonton, namun telah menjadi *co-player* aktif yang dukungannya diperebutkan para pihak melalui berbagai kerja sama pertahanan dan keamanan. Atau dalam rivalitas ekonomi, negara-negara Selatan menjadi target utama dalam kerja sama ekonomi, peningkatan ekspor-impor, pasar modal serta investasi, dan lain sebagainya.

Global South menjadi sebuah simbol bagi negara-negara dalam membebaskan diri dari berbagai afiliasi politik. Hal tersebut nampak jelas jika melihat bagaimana respon negara-negara Selatan terhadap kampanye Barat untuk mengucilkan Rusia lewat kebijakan isolasi dan embargo sebagai bentuk aksi penolakan terhadap agresi militernya di Ukraina. Namun, aktor-aktor *Global South* seakan sepakat untuk tidak mendukung aliansi politik manapun dan

memilih untuk *non-alignment* sebagai prinsip dari tindakan politik internasional yang diambil.

Pada dasarnya prinsip tersebut sesuai dengan asas non-blok yang digaungkan Presiden Soekarno sebagai bentuk respon terhadap hegemoni bipolar pada masa Perang Dingin. *Global South* memiliki spirit non-blok dengan prinsip “kepemimpinan tanpa hegemoni” sebagaimana yang diserukan Indonesia dalam sidang majelis umum PBB ke 79. Kepemimpinan tanpa hegemoni dengan prioritas utamanya adalah memajukan perdamaian, memastikan masa depan berketahanan untuk kesejahteraan bersama, serta membangun jembatan guna kolaborasi global (Kemlu RI, 2024). Pernyataan Presiden RI dalam pembukaan Forum Indonesia-Afrika (*Indonesia-Africa Forum/IAF*) tentang *Global South* turut menjadi elemen kunci dalam prospek diplomasi Indonesia ke depan. Ajakan solidaritas yang diutarakan merupakan deklarasi tekad Indonesia untuk berkontribusi sebagai penggerak perubahan di tengah dunia yang penuh tantangan (Kementerian Luar Negeri RI, 2024).

Sebagai respon dalam menghadapi berbagai tantangan global melalui pemanfaatan keunggulan Indonesia sebagai negara maritim, serta upaya untuk menuju

Poros Maritim Dunia, kerja sama konektivitas maritim adalah reaksi yang tepat dalam diplomasi Indonesia. Selain itu, kerja sama konektivitas maritim merupakan wujud manifestasi komitmen Indonesia untuk berkontribusi dalam membela kepentingan *Global South* sesuai dengan agenda politik luar negerinya.

***Global South Corridor* sebagai kerja sama Konektivitas Maritim**

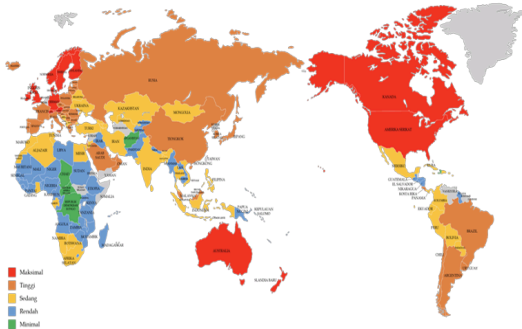
Indonesia memiliki peran strategis dalam kerja sama maritim baik di tingkat regional maupun global. Potensi maritim yang besar telah mendorong Indonesia untuk aktif terlibat dalam berbagai inisiatif dan forum kerja sama maritim. Keikutsertaan Indonesia dalam kerja sama ini sejalan dengan kapasitas geopolitik yang dimilikinya sebagai negara maritim dengan garis pantai yang panjang dan kekayaan sumber daya laut yang melimpah.

Untuk menilai kapasitas geopolitik suatu negara, termasuk Indonesia, terdapat tiga dimensi utama yang perlu diperhatikan. Pertama, geografi fisik yang mencakup aspek seperti kualitas infrastruktur, kerawanan ekologis, dan keamanan energi. Indikator-indikator ini mencerminkan kondisi dasar suatu negara dalam memanfaatkan potensi maritimnya. Kualitas infrastruktur yang memadai, misalnya, sangat penting untuk mendukung aktivitas ekonomi maritim

dan konektivitas antar pulau. Sementara itu, kerawanan ekologis dan keamanan energi berkaitan dengan keberlanjutan pemanfaatan sumber daya laut dan ketahanan negara terhadap gangguan pasokan energi (Widjajanto, 2022).

Adapun kapasitas geografi insani dihitung dari indeks perdamaian, PDB per kapita, indeks pembangunan manusia, indeks persepsi anti korupsi, indeks kerawanan pangan, dan indeks demokrasi. Sedangkan skor kapasitas instrumen geografi diukur dari proporsi anggaran pertahanan, indeks keamanan siber dan kendali penginderaan satelit. Hasil komparasi skor kapasitas geopolitik tersebutlah yang menjadi dasar posisi Indonesia dalam sistem internasional. Jika dinilai berdasarkan indeks kapasitas geopolitik, secara agregat Indonesia masih di posisi sedang. Terdapat beberapa indikator yang perlu diperbaiki dalam peningkatan kualitas kapasitas geopolitik Indonesia, mulai dari mendorong pembangunan berkelanjutan guna peningkatan kapasitas ekologi dan kualitas sumber daya kehidupan manusia, peningkatan taraf hidup masyarakat serta kematangan institusional pemerintah, serta peningkatan kemampuan relatif pertahanan dan keamanan di semua matra, khususnya

dalam penguasaan teknologi (Widjajanto, 2022).



Gambar 6. Indeks Kapasitas Geopolitik Global.
(Sumber: Widjajanto, 2022)

Namun, kapasitas geopolitik pun dapat dinilai dari usulan gagasan atau ide atau norma kerja sama internasional yang diusung. Indonesia memiliki karakter penting sebagai aset utama yang harus dimiliki sebuah negara untuk menjadi Poros Maritim Dunia, yaitu kedudukan geografis. Posisi geostrategis Indonesia ditentukan oleh tiga alur laut kepulauan (ALKI) serta lima wilayah *choke points*. Hal tersebut merupakan tantangan bagi geopolitik Indonesia. Berbagai ancaman berpotensi melintasi jalur pelayaran tersebut, mulai dari perompakan, penyelundupan barang bahkan senjata, penyelundupan manusia, perbudakan di laut, pencurian dan pengrusakan sumber daya kelautan, serta ancaman pertahanan seperti kapal selam asing dan sebagainya.

Ancaman-ancaman tersebut menuntut Indonesia untuk selalu melakukan

reformasi dan renovasi strategi kebijakan kelautan, khususnya dalam bidang pertahanan dan keamanan maritim. Selain itu, komitmen Indonesia dalam meningkatkan kapasitas maritimnya dapat dilihat dari berbagai peningkatan serta kerja sama maritim yang dilakukan. Dengan komitmen, keunggulan geografis serta peluang aspek aset maritim yang potensial, Indonesia dapat menawarkan sebuah proposal kerja sama internasional sebagai bentuk *procedure for request assistance* dalam mekanisme diplomasi, yang jika dikembangkan lebih lanjut dapat direalisasikan menjadi *capacity building*. Efektifitas pengimplementasiannya tergantung pada pengelolaan kerja sama dan komitmen negara-negara.

Penetapan tujuh pilar kebijakan dalam peta jalan Kebijakan Kelautan Indonesia membutuhkan implementasi yang integral dan komprehensif. Kerja sama konektivitas maritim merupakan proposal kerja sama yang holistik, yang mencakup empat dari tujuh pilar kebijakan tersebut. Konektivitas maritim merupakan integrasi infrastruktur maritim yang didukung oleh penguatan transportasi laut. Oleh sebab itu, dalam pembangunan konektivitas, peningkatan dan pengelolaan infrastruktur maritim baik fisik, (industri perkapalan, logistik, *port area*, *shipping connectivity*)

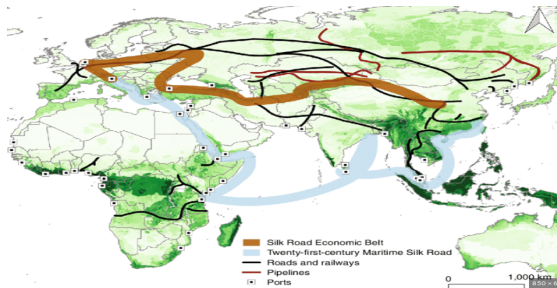
maupun non-fisik (regulasi dan hukum, kelembagaan dan tata kelola kelautan) menjadi sebuah prioritas. Namun, pergolakan geopolitik yang tidak menentu menjadi sebuah tantangan tersendiri yang menuntut Indonesia untuk memacu relevansi kebijakan maritimnya dalam merespon sesuai dengan visi kebijakan kelautan yang telah disusun.

Posisi Indonesia dengan tiga ALKI serta 4 *choke points* yang dimiliki menjadi peluang untuk mengembangkan kerja sama konektivitas maritim, utamanya yang terintegrasi dengan negara-negara Selatan. Indonesia dapat mengajukan inisiasi guna mekanisme kerja sama konektivitas maritim melalui *ASEAN Outlook on the Indo-Pacific* (AOIP). Hal tersebut dikarenakan AOIP merupakan salah satu dari tiga pilar keketuaan Indonesia bersama ASEAN *Matters* dan *Epicentrum of Growth*. Selain itu, maritim merupakan salah satu bidang prioritas AOIP selain ekonomi, konektivitas dan pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) (Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2023). Melalui kerja sama konektivitas maritim dalam bentuk inisiasi *Global South Corridor*, hampir keseluruhan prioritas AOIP terjawab secara efisien dalam satu kerangka kerja sama.

AOIP juga memiliki tujuan yang seragam dengan proposal pembentukan koridor maritim yakni bertujuan memperkuat arsitektur regional yang inklusif. AOIP dimaksudkan sebagai panduan bagi keterlibatan ASEAN di kawasan Asia-Pasifik dan Samudra Hindia (Kominfo, 2023). Sistem konektivitas ini akan mengintegrasikan ketiga ALKI beserta seluruh *choke points* juga berbagai jalur internasional dan nasional negara lainnya yang terkoneksi, yang dikenal sebagai *Global South Corridor*. Penamaan koridor baru berpotensi memiliki dampak terhadap politik maritim global. Hal itu menunjukkan manifestasi solidaritas yang nyata melalui konektivitas maritim lewat inisiasi koridor baru.

Mekanisme kerangka kerja sama konektivitas *Global South Corridor* ini juga diharapkan menganut prinsip dasar yang diyakini dalam AOIP, yakni mengutamakan solidaritas yang berdasarkan kolaborasi daripada kompetisi. Selain itu, koridor ini juga mengupayakan penanganan tata kelola dan kelembagaan laut bersama untuk jalur-jalur internasional guna menjamin keamanan dan keselamatan di laut. Tidak hanya itu, kerja sama ini mengupayakan terwujudnya *green and digital corridor* melalui kerja sama infrastruktur dan kesejahteraan maritim. Kesemua prinsip-prinsip tersebut juga

merupakan poin-poin penting yang terdapat pada pilar utama kebijakan kelautan Indonesia.



Gambar 7. Koridor Perdagangan Utama
(Ascensao et al., 2018)

Global South Corridor juga dapat diproyeksikan menjadi jalur integrasi berbagai negara-negara di dunia, tidak hanya negara-negara Selatan seperti negara-negara Asia dan Afrika, namun juga Amerika, Eropa, dan Australia. Hal tersebut dikarenakan jalur ini tidak hanya potensial terhadap ancaman, namun juga terhadap peluang. Mobilisasi maritim serta distribusi logistik dan rantai pasok, tak pernah surut melintasi jalur koridor ini. Di lain sisi, secara geografis, penguasaan laut dunia sebagian besarnya dimiliki oleh negara-negara Selatan. Tidak hanya itu, sebagian besar jalur sutra abad ke-21 berada di wilayah Selatan bumi. Hal itu jelas menjadi aspek keunggulan bagi *Global South*. Kerja sama konektivitas ini juga tidak hanya menjamin integrasi maritim antar negara-negara Selatan saja, namun juga keamanan logistik dan rantai pasok pelintas legal, serta

pembangunan infrastruktur maritim, khususnya subsektor fisik. Kesemuanya dapat diatur sesuai dengan kepentingan dari masing-masing pihak berdasarkan “kepemimpinan tanpa hegemoni” yang dapat menjamin kesejahteraan dan pembangunan kapasitas maritim bersama.

KESIMPULAN

Terdapat banyak kerja sama maritim yang telah digalangkan, namun sejauh ini, belum ada pengaruhnya terhadap peningkatan upaya Indonesia untuk menjadi Poros Maritim dunia, bahkan untuk sebuah afirmasi pun nampak masih nihil. *Global South Corridor* merupakan perwujudan awal langkah konkrit Indonesia dalam mencapai targetnya menuju Poros Maritim Dunia. Indonesia memang memiliki keunggulan geografi dan pantas melabeli diri sebagai negara maritim, namun kualitas kemaritiman kita masih butuh banyak perbaikan untuk mencapai dan merealisasikan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Spirit Indonesia dalam berkontribusi bagi dunia telah teruji dari berbagai forum dan aksi internasionalnya. Namun, disebabkan masih minimnya kapasitas geopolitik menjadikan pengaruh yang dihasilkan tidak begitu berdampak terhadap aktor-aktor internasional lainnya. Hal tersebut juga

menjadi catatan penting dalam bidang maritim Indonesia.

Perpaduan antara semangat untuk berkontribusi serta visi Poros Maritim Dunia Indonesia, dapat dimanifestasikan dalam Kebijakan Kelautan melalui strategi inisiasi *Global South Corridor*. Penggunaan istilah *Global South* dalam sebuah gagasan kerja sama bukannya bebas dari berbagai implikasi maupun kritik. Hal tersebut dikarenakan konsep yang kaya dan kompleks tersebut memiliki fleksibilitas definisi yang memungkinkannya untuk selalu menjadi subjek perdebatan akademis. Namun, nilai yang terkandung dalam istilah tersebut dapat merangkul berbagai gagasan yang hendak diusung oleh Indonesia, mulai dari penekanan terhadap kesamaan pengalaman, baik historis, sosial, serta ekonomi, maupun penegasan terhadap sikap anti kolonialisme. Tidak hanya itu, “*Global South*” juga merupakan pengakuan atas keberagaman dengan karakteristik, dengan asumsi bahwa negara-negara tersebut memiliki kuasa dan kemampuan penuh untuk menentukan nasib mereka, khususnya di bidang maritim, lewat peningkatan kolaborasi dan kerja sama. Hal tersebut mewakili esensi non-blok serta

menghindari pandangan paternalistik yang seringkali disematkan terhadap negara-negara Selatan. Lahirnya penamaan koridor maritim baru memiliki dampak terhadap solidaritas kawasan yang mampu meningkatkan *sense of belonging* antar negara-negara Selatan. Proyeksi kerja sama ini juga dapat memicu peningkatan *maritime confidence and security building measures* di kawasan.

Indonesia telah memiliki peta jalan Kebijakan Kelautan yang menyeluruh untuk diimplementasikan. Dengan memperbaiki pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia, peningkatan pertahanan, keamanan, menjamin mobilisasi rantai pasok dan logistik, penataan regulasi maritim dan penegakan hukum dan keselamatan di laut, perbaikan dan penyempurnaan tata kelola dan kelembagaan di laut, ruang laut, pembangunan ekonomi, infrastruktur, pemberdayaan subsektor fisik juga non-fisik, dan peningkatan kesejahteraan, serta budaya bahari. Dengan pengelolaan berbagai aspek kemaritiman yang baik dan tepat, kapasitas geopolitik akan meningkat dan diplomasi maritim semakin mudah untuk direalisasikan.

Adam, L. (2015, Maret). Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia. *Politica*, 6(1).

REFERENSI

- Agussalim, D. (2019, April-September). Contending Images of World Politics: Penelusuran Kritis terhadap Asal-Usul dan Perdebatan Mengenai Konsep "Developing Countries". *Jurnal Hubungan Internasional Universitas Gadjah Mada*, 8(1).
- Ascencios, M. (Ed.). (2018). *Forging a Path Beyond Borders: The Global South*. UN.
- Ascensao, F., Clevenger, A. P., Fahrig, L., Jaeger, J. A. G., Laurance, W. F., & Pereira, H. M. (2018, July). Environmental Challenges for the Belt and Road Initiative. *Nature Sustainability*.
- Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian PUPR. (2017). *bank data BPIW*. bpiw.pu.go.id. Retrieved Oktober 25, 2024, from <https://bpiw.pu.go.id/bankdata/dictionary/words?q=Koridor+maritim&id=1055>
- Cullinane, K., & Talley, W. K. (Eds.). (2006). *Port Economics*. Elsevier Science.
- Dados, N., & Connell, R. (2012, February). The Global South. *SAGE Journals*, 11(1). <https://doi.org/10.1177/1536504212436479>
- Directorate-General for ECHO. (2024, March 8). *Joint Statement endorsing the activation of a maritime corridor to deliver humanitarian assistance to Gaza*. European Civil Protection and Humanitarian Aid Operations. Retrieved October 25, 2024, from https://civil-protection-humanitarian-aid.ec.europa.eu/news-stories/news/joint-statement-endorsing-activation-maritime-corridor-deliver-humanitarian-assistance-gaza-2024-03-08_en
- EBRD. (2020). *Belt and Road Initiative (BRI)*. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). Retrieved October 25, 2024, from <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
- Feingold, S., & Willige, A. (2024, February 15). *These are the world's most vital waterways for global trade*. The World Economic Forum. Retrieved October 25, 2024, from <https://www.weforum.org/agenda/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>
- Feldt, L., Roell, D. P., & Thiele, R. D. (2013, April). Maritime Security - Perspectives for a Comprehensive Approach. *ISPSW Strategy Series*:

- Focus on Defense and International Security*, (22).
- Hall, K. R. (2019). *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Humanities Open Books program, a joint initiative of the National Endowment for the Humanities and the Andrew W. Mellon Foundation.
- Handoko, W. (2020). *Tol laut: konektivitas visi poros maritim Indonesia*. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI bekerjasama dengan Penerbit Buku Kompas.
- Kementerian ESDM RI - Media Center - *Arsip Berita - Sea Bed Mining Potensi Yang Belum Termanfaatkan*. (2016). Kementerian ESDM. Retrieved September 25, 2024, from <https://www.esdm.go.id/id/media-center/news-archives/sea-bed-mining-potensi-yang-belum-termanfaatkan>
- Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman Republik Indonesia. (2017). *Kebijakan Kelautan Indonesia*. Kementerian Koordinator Bidang kemaritiman Republik Indonesia.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. (2019). *Buku Putih Diplomasi Maritim*. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.
- Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi, Pusat Hidrografi dan Oseanografi, TNI Angkatan Laut (Pushidrosal), & Badan Informasi Geospasial. (2018). *Data Kelautan*. Sidako KKHL. Retrieved September 10, 2024, from <https://sidakokkhl.kkp.go.id/sidako/d-ata-kelautan>
- Kementerian Luar Negeri RI. (2024, September 2). *Presiden RI Ajak Negara Global South Perkuat Solidaritas Hadapi Tantangan Global*. Kemlu.go.id. Retrieved September 13, 2024, from <https://kemlu.go.id/portal/i/read/6197/berita/presiden-ri-ajak-negara-global-south-perkuat-solidaritas-hadapi-tantangan-global>
- Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2023, September 4). *Melaui AOIP Indonesia Kukuhkan Peran ASEAN untuk Stabilitas, Perdamaian, dan Kemamuran Kawasan | Sekretariat Negara*. Kementerian Sekretariat Negara. Retrieved October 25, 2024, from <https://setneg.go.id/baca/index/melaui-aoip-indonesia-kukuhkan-peran-asean-untuk-stabilitas-perdamaian-dan-kemamuran-kawasan>

- ui_aaip_indonesia_kukuhkan_peran_asean_untuk_stabilitas_perdamaian_dan_kemamuran_kawasan
- Kemlu RI. (2024, September 29). *Menlu Retno Marsudi Serukan "Kepemimpinan Tanpa Hegemoni" di Sidang Majelis Umum PBB ke-79*. Kemlu.go.id. Retrieved September 29, 2024, from <https://kemlu.go.id/portal/id/read/6309/berita/menlu-retno-marsudi-serukan-kepemimpinan-tanpa-hegemoni-di-sidang-majelis-umum-pbb-ke-79>
- Klein, N., Mossop, J., & Rothwell, D. R. (Eds.). (2011). *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*. Routledge.
- Klingebiel, S. (2023). Geopolitics, the Global South and Development Policy. *IDOS Policy Brief - German Institute of Development and Sustainability*, 14.
- Kominfo. (2023, May 23). *Esensi ASEAN Outlook on the Indo-Pacific (AOIP)*. ASEAN Indonesia 2023. Retrieved October 25, 2024, from <https://asean2023.id/id/news/indonesia-underscores-asean-outlook-on-indo-pacific-aqip-importance>
- Lee, N. (2021). The Brandt Line after forty years: The more North–South relations change, the more they stay the same? *RIS - Review of International Studies*, 47(1). doi:10.1017/S026021052000039X
Downloaded from <https://doi.org/10.1017/S026021052000039X>
- Le Mière, C. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*. Routledge.
- Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints*. (n.d.). Port Economics, Management and Policy. Retrieved September 19, 2024, from <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>
- Mignolo, W. (2011). *The Darker Side of Western Modernity: Global Futures, Decolonial Options*. Duke University Press.
- Ministry of External Affairs of India. (2024, August 14). *The 3rd Voice of Global South Summit 2024*. Ministry of External Affairs. Retrieved October, 2024, from <https://www.mea.gov.in/press->

- releases.htm?dtl/38161/The_3rd_Voice_of_Global_South_Summit_2024
- Ministry of Foreign Affairs of Mexico. (2024, June 7). *Mexico presents the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec project in the U.S.* Gobierno de México. Retrieved October 25, 2024, from <https://www.gob.mx/sre/prensa/mexico-presents-the-interoceanic-corridor-of-the-isthmus-of-tehuantepec-project-in-the-us?idiom=en>
- Mountfort, P., Geczy, A., & Peirson-Smith, A. (2019). *Planet Cosplay: Costume Play, Identity and Global Fandom* (P. Mountfort, A. Geczy, & A. Peirson-Smith, Eds.). Intellect.
- Notteboom, T., Pallis, A. A., & Rodrigue, J.-P. (2021). *Port Economics, Management and Policy*. Routledge.
- Patrick, S. (2023, August 15). *The Term "Global South" Is Surging. It Should Be Retired*. Carnegie Endowment for International Peace. Retrieved September 13, 2024, from <https://carnegieendowment.org/posts/2023/08/the-term-global-south-is-surging-it-should-be-retired?lang=en>
- Patrick, S. (2024, October 9). *BRICS Expansion, the G20, and the Future of World Order*. Carnegie Endowment for International Peace. Retrieved October, 2024, from <https://carnegieendowment.org/research/2024/10/brics-summit-emerging-middle-powers-g7-g20?lang=en>
- Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017. (2017). *Kebijakan Kelautan Indonesia*. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.
- Pusat Data, Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2024, Januari). Produk Domestik Bruto (PDB) Sektor Kelautan Perikanan. *Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2024*, 11.
- Rahmawati, N., Sudarti, & Yushardi. (2022, Desember). Potensi Sumber Energi Air Laut di Indonesia sebagai Alternatif Energi Listrik. *OPTIKA: Jurnal Pendidikan Fisika*, 6(2), 219.
- Sanam, Azpah, I. A., Suhaedi, M., Guna, R. A., & Supriyatna, D. (2022, November). Potensi Energi Laut di Indonesia sebagai Sumber Listrik Baru Terbarukan. *INOVTEK POLBENG*, 12(2), 172.

- Setyawan, N. (2019). *Geomaritime Indonesia: kajian histori, sumberdaya dan teknologi menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia*. Badan Informasi Geospasial.
- Trace, K., Frielink, B., & Hew, D. (2009, August). Maritime Connectivity in Archipelagic Southeast Asia: An Overview. *Asian Development Bank Southeast Asia Working Paper Series, 1*.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2018). *Forging a Path Beyond Borders: The Global South*. United Nations.
- Widjajanto, A. (2022, Mei 19). Orasi Ilmiah HUT ke-57 LEMHANNAS RI. *Transformasi LEMHANAS RI: Ketahanan Nasional Era Geopolitik 5.0*.