

KERJASAMA INDONESIA-PERANCIS DALAM BIDANG MARITIM 2017-2020

Yulia Maulidyyah¹

Abstract: *This study aims to describe Indonesia-France Partnership in the field of Maritime 2017-2020. The research method used is descriptive with secondary data types. The analysis technique used is qualitative. The concept used is Sea Power, Bilateral Partnership, and Maritime Country Development Partnership. The results of this study indicate that although the partnership between Indonesia-France in the field of maritime has not fully success to make Indonesia as global maritime fulcrum. However, these partnerships for both countries provide benefits and make a positive contribution in the field of maritime.*

Keywords: *Indonesia, France, Field of Maritime*

Pendahuluan

Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia mempunyai posisi geografi yang sangat strategis dan memiliki jumlah pulau mencapai 16,056 pulau, garis pantai Indonesia 99.093 km² dan laut sekitar 5,8 juta km² (75,7%) dan 2,7 juta km² diantaranya termasuk Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Adapun Perairan Indonesia yang luas ini terkenal akan kekayaan dan keanekaragaman hayati laut antaranya adalah sumber daya yang dapat diperbarui seperti perikanan, hutan payau bakau, terumbu karang dan juga sumber daya tidak dapat diperbarui seperti minyak bumi, gas, mineral atau bahan tambang lainnya.

Dalam memanfaatkan potensi sumber daya laut di Indonesia, menjadikan kebijakan pemerintah yang memiliki cita-cita untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia mengingat bahwa Indonesia merupakan warisan bangsa yang pernah memegang poros maritim dunia di zaman bahari. Kebijakan pemerintah Presiden Joko Widodo di perkenalkan di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) KE-25 ASEAN di Nay Pyi Taw, Myanmar dan menjelaskan bahwa poros maritim terdiri dari Lima Pilar (setkab.go.id, 2016).

Kebijakan untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia ini dilihat karena Indonesia memiliki potensi dalam mengoptimalkan sumber daya laut. Meskipun demikian, potensi dalam mengoptimalkan sumber daya ini dapat menimbulkan potensi konflik yang salah satunya adalah di bidang maritimnya dimana Indonesia belum mampu mengembangkan atau memanfaatkan potensi maritimnya antaranya adalah perikanan di Indonesia, Indonesia memiliki berbagai jenis ikan tetapi untuk penjagaan ikan di laut masih tidak memuaskan sehingga perlunya penjagaan ketat yang meliputi pengawasan di wilayah laut Indonesia serta perbatasan dengan negara lain. Penyebab terjadinya penangkapan ikan secara illegal di laut adalah karena kurangnya pengawasan, terbatasnya kemampuan nelayan Indonesia dalam memanfaatkan potensi perikanan di perairan Indonesia, terutama ZEE, kebutuhan sumber bahan baku di negara pelaku

¹ Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail: yuliamaulidyyah@gmail.com.

illegal fishing sudah menipis akibat industrialisasi kapal penangkapan yang mengakibatkan daya tumbuh ikan tidak sebanding dengan jumlah yang ditangkap dan sebagai akibatnya, mereka melakukan ekspansi hingga ke wilayah Indonesia. Maka dari itu, perlunya penjagaan yang cermat agar kegiatan pencurian ikan secara ilegal dan juga menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim bagi seluruh kapal Indonesia maupun kapal-kapal dari negara lain yang berlayar melalui perairan Indonesia baik dari barat ke timur maupun utara ke selatan.

Selain itu, permasalahan dari segi pengelolaan sumber daya perikanan yaitu perlu ditingkatkan dalam pengelolaan wilayah pantai yang bertujuan untuk mempertahankan kelestarian sumber daya ikan dan kelanjutan kegiatan produksi ikan melalui pemanfaatan sumber daya pantai sebagai mata pencaharian masyarakat pantai yang bersangkutan dan untuk meningkatkan kesejahteraan sosial dan ekonomi nelayan dan menjamin upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat industri terhadap sumber makanan dan perikanan pantai.

Dalam praktik pelaksanaan pengelolaan, pihak pengelola harus dapat menentukan pilihan terbaik mengenai tingkat perkembangan perikanan serta kualitas perikanan untuk mencapai tingkat internasional agar pengelolaan perikanan di Indonesia dapat di tingkatkan.

Seterusnya, Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan, Efisiensi dan efektivitas kegiatan kepelabuhan masih terkendala oleh beberapa permasalahan yang ada. Masalah kepelabuhan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan dan jasa pelabuhan. Salah satunya adalah minimnya peralatan sehingga mengakibatkan terlambatnya aktivitas bongkar muat di pelabuhan.

Hal tersebut menyebabkan keterlambatan kapal yang bersandar di pelabuhan sehingga harga sewa yang dibayarkan oleh pihak ekspedisi akan lebih besar dan akan berdampak pada harga jual barang yang ditawarkan dan juga permasalahan seperti kekurangan peralatan *cran* dan *forklift* serta perlunya ketersediaan sumber daya manusia yang andal dan memiliki keterampilan teknis dalam kegiatan operasional pelabuhan untuk meningkatkan kualitas pelayanan pelabuhan.

Selanjutnya permasalahan dari segi teknologi maritim. Pemanfaatan teknologi maritim masih minim di Indonesia dan pengembangan iptek yang lemah merupakan faktor utama yang mempengaruhi Indonesia dalam kemaritiman. Teknologi maritim perlu untuk bisa mengawasi perairan Indonesia yang sulit untuk dijangkau. Selain itu, Indonesia memiliki ribuan pulau yang ternyata memiliki banyak kerugian, salah satu yang dapat dirasakan dampak karakteristik geografis adalah Indonesia menjadi rawan akan bencana alam. Puluhan gunung berapi di Indonesia yang tersebar di pulau Jawa dan Sumatera merupakan sederet karakteristik yang berpotensi menimbulkan bencana.

Namun, terjadinya bencana alam di Indonesia tidak dapat di cegah tetapi masyarakat bisa meminimalisir kerugian akibat bencana, baik kerugian materi maupun kerugian jiwa. Disinilah teknologi Informasi berperan penting dalam menanggulangi bahkan memberikan peringatan awal sebelum terjadinya bencana dan untuk mengurangi kerentanan dan potensi risiko bencana maka perlunya peningkatan kapasitas melalui program penelitian, pengembangan, pengkajian

dan penerapan teknologi pada bidang kebencanaan.

Dari permasalahan-permasalahan maritim di Indonesia dapat disimpulkan bahwa Indonesia memiliki kepentingan kebijakan poros maritim dunia mengingat bahwa Indonesia memiliki warisan laut yang luas, kekuatan pertahanan laut dan potensi maritim.

Oleh karena itu, Indonesia merasa perlu melakukan kerjasama lebih luas yang memiliki kepentingan yang sejalan dengan Indonesia agar dapat bekerjasama dan berharap dengan melalui pidato-pidato yang disampaikan oleh pemerintah untuk masyarakat maupun di organisasi-organisasi kelautan dan kemaritiman International dapat menarik perhatian negara International.

Kesungguhan Indonesia dalam memperkenalkan poros maritim secara global menarik perhatian Perancis yang kemudian pemerintah Perancis berkunjung ke Jakarta pada tanggal 29 Maret 2017. Pertemuan tersebut membuahkan kesepakatan yang dituangkan dalam bentuk pernyataan bersama (*Joint Statement*). Kerjasama tersebut merupakan salah satu bentuk kerjasama khususnya dalam bidang maritim antara kedua negara yang meliputi 16 poin kerjasama yang menyinggung masalah-masalah dari kedua negara (kemlu.go.id, 2017).

Tujuan dari kerjasama ini adalah untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia dan diharapkan dapat menjadi sarana untuk melakukan kolaborasi lebih luas dan saling menguntungkan antara kedua negara di bidang kemaritiman yang dapat mendorong perkembangan maritim.

Kerangka Dasar Teori dan Konsep Kekuatan Laut (*Sea Power*)

Terdapat empat komponen dasar menuju terciptanya *Sea Power* sebagai basis negara maritim, yakni: a) Masyarakat maritim yang memiliki preferensi terhadap laut (*Maritime Community*), b) Sumber Daya Maritim (Sumber Daya Laut, Infrastruktur, Perkapalan), c) Posisi Geografis, d) Pemerintah (*Political Will*). Lebih lanjut, menurut Geoffrey Till *Sea Power*, empat komponen dapat dijelaskan sebagai berikut: ([Geoffrey Till, 2001](#))

- a. Pertama faktor masyarakat maritim (*Maritime Community*), yang dipahami sebagai perilaku masyarakat terhadap laut. Untuk membentuk perilaku masyarakat yang peduli dengan kelestarian laut, diperlukan kerjasama dalam memberikan kesadaran terhadap masyarakat Indonesia juga dalam komunitas maritim. Dalam membangun komunitas ini, dapat dilakukan kegiatan seperti penyelenggaraan seminar ilmiah tentang laut untuk masyarakat Indonesia mengenai pentingnya laut, meningkatkan rasa cinta akan laut, dan juga kunjungan dan pertukaran ilmuwan, ahli teknis dan juga kursus pelatihan untuk para komunitas maritim (*Maritime Community*). Kerjasama dalam pemanfaatan teknologi juga penting untuk memberi manfaat di bidang kelautan maka akan tercapai pembangunan berkelanjutan sehingga kebutuhan sekarang dan masa mendatang dapat terpenuhi.
- b. Kedua sumber daya laut, merupakan faktor yang penting untuk dijaga kelestarian sumber dayanya. Laut merupakan aset negara dan sejak itu

juga mulainya kemasukan negara asing untuk mencuri atau menangkap ikan secara illegal di perairan Indonesia dan menyebabkan kerusakan laut akibat pengeboman ikan dan hal tersebut berdampak buruk terhadap keseimbangan ekosistem laut. Oleh karenanya faktor sumber daya laut berbicara mengenai upaya dan pengelolaan yang dikemas melalui kebijakan.

- c. Ketiga Geografis Indonesia, merupakan kekuatan yang mencakup keamanan dan kedaulatan laut. Untuk bisa memelihara faktor ini, diperlukan kebijakan-kebijakan yang berorientasi pada penjagaan terhadap wilayah laut dari ancaman kerusakan, pencurian, dan pelanggaran kedaulatan nasional.
- d. Komponen terakhir Peran Pemerintah, untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antar pulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Oleh itu diperlunya peran pemerintah dalam menangani jalan antar pulau untuk dapat merelisasikan dan mempercepat transportasi antarpulau. Disini pemerintah mengambil peran yang penting untuk dapat mengoptimalisasi kebijakannya.

Konsep Bilateral

Kerjasama bilateral adalah suatu bentuk kerjasama di antara negara, baik yang berdekatan secara geografis ataupun jauh di seberang lautan dengan sasaran utama menciptakan perdamaian, dengan memperhatikan kesamaan politik (Kusumo Hamidjojo,1987).

Kerjasama bilateral yang dijalankan oleh sebuah *natioan-state* sangat penting. Hubungan bilateral merupakan interaksi antara dua negara yang dikembangkan dan dimajukan dengan menghormati hak-hak kedua negara untuk melakukan kerjasama tanpa mengabaikan keberadaan negara tersebut dan mewujudkan perdamaian dengan memberikan nilai tambah yang menguntungkan dari hubungan bilateral (Juwondono,1991).

Konsep Pembangunan Negara Maritim

Pembangunan Negara maritim ini mempunyai lima aspek yang dapat menjadi modal utama dalam menopang penguatan pembangunan negara maritim modern di Indonesia. Kelima aspek tersebut dapat menjadi pengaman dan penguatan wilayah maritim Republik Indonesia secara terpadu. Masing-masing aspek tersebut memberikan pemahaman saling mendukung dan menguatkan antaranya adalah: (Son Diamar,2019)

- a. Menumbuhkan kembali kesadaran geografis.
Kesadaran geografis dapat dipahami dengan memberikan pengertian bahwa Indonesia adalah bangsa yang menempati kepulauan dengan memiliki sumber daya alam yang kaya tidak hanya di darat tetapi juga di laut, dengan sistem nilai budaya bahari yang terbuka dan egaliter.
- b. Penegakan Kedaulatan yang nyata di laut
Pilar ini dapat dibangun dengan sistem pertahanan (*defense*), keamanan (*constabulary*), dan pengendalian (*civilian monitoring, control and*

- surveillance*) beserta penegakannya (*enforcement*) yang utuh dan berkesinambungan. Aspek yang dikembangkan dari pilar ini meliputi kejelasan fungsi, integrasi, kecukupan perangkat (sumber daya manusia) dan sistem serta prosedur yang memadai.
- c. Memberikan kontribusi akan keberadaan negara maritim yang modern dengan mengikuti perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Perkembangan iptek tersebut terapkan melalui penelitian, pengembangan dan penerapan iptek dalam bidang industri maritim. Kepentingan riset dan pengembangan iptek dalam bidang ini dapat diselaraskan dengan UU No 18 Tahun 2002 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Iptek dan juga UU Perikanan. Adapun langkah nyata pengembangan dan pembangunan industri maritim dapat dilakukan melalui:
1. Industri Perikanan.
Saat ini industri perikanan memiliki kontribusi yang kecil terhadap pendapatan nasional dan kurang menyejahterakan rakyat, padahal potensi sektor ini menjadi salah satu yang terkemuka sekurangnya di Asia.
 2. Industri Pelayaran
Industri Pelayaran menjadi pilihan utama angkutan ekspor-impor dan pilihan setengah dari angkutan domestik dilayani kapal-kapal berbendera asing. Melalui industri pelayaran yang mandiri, setidaknya Indonesia dapat menjadi tuan rumah di negeri sendiri, melalui penerapan asas cabotage dan pembangunan kembali armada niaga modern dan tradisional.
 3. Industri Pariwisata bahari.
Dengan adanya dukungan potensi yang dimiliki, tiap perairan Indonesia berpeluang menjadi tujuan wisata bahari terbesar di dunia. Sebab, kawasan maritim Indonesia merupakan bagian terbesar dari kawasan Aseanarean, yang jauh lebih kaya dan memiliki pesona yang terbaik jika dibandingkan dengan kawasan lain seperti Mediteranean dan Caribbean. Kekuatan ini dapat dikembangkan melalui penyiapan kawasan, event development dan deregulasi lain seperti *Cruising Approval for Indonesian Territory (CAIT)* dan *Custom, Immigration, Port Clearance, and Quarantine (CIPQ)*, serta penyiapan masyarakat lokalnya sebagai pemandu.
- d. Meletakkan Pentingnya Penataan Ruang Wilayah Maritim.
Kondisi ini menginginkan terciptanya tata ruang yang terpadu antara daerah pesisir, laut dan pulau-pulau untuk menghasilkan sinergi dan keserasian antardaerah/kawasan, antarsektor dan antarstrata sosial, yang berwawasan lingkungan. Penataan itu diupayakan melalui pemberlakuan sistem dan prosedur pengelolaan kawasan dan pembangunan infrastruktur, di mana kewenangan ada pada pemerintah daerah kabupaten/kota dengan mengikutsertakan masyarakat yang dikoordinasi oleh gubernur dan pemerintah pusat sebagai fasilitator.
- e. Penegakan sistem hukum maritim.

Penengakan dapat dibangun dengan *Ocean Policy* yang lengkap, mulai dari yang bersifat “Undang-undang pokok” sampai dengan yang bersifat operasional, baik hukum publik maupun hukum perdata yang mengakomodasi hukum adat. Di samping itu, sebagai negara maritim terbesar, Indonesia perlu memiliki sistem peradilan maritim. *Ocean Policy* menjadi sebuah pilihan wajib dan keharusan yang dilakukan pemerintah dan semua komponen bangsa untuk mengedepankan sektor kelautan dalam kebijakan pembangunan nasional. Dalam memformulasikan kebijakan tersebut masih terlihat secara kesejarahan bahwa kemajuan peradaban bangsa Indonesia dibangun dari kehidupan masyarakat yang sangat tergantung pada sumber daya pesisir dan kelautan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan deskriptif. Data yang dimuat dalam penelitian ini adalah Data Sekunder, yaitu melalui telaah pustaka baik buku-buku, jurnal dan melalui akses internet berisikan data dan informasi yang relevan berkaitan dengan masalah yang dibahas. Pengumpulan data menggunakan telaah pustaka dengan mengumpulkan data-data serta informasi dari berbagai literatur buku, jurnal, skripsi hingga situs internet. Penulis menggunakan teknik analisis data kualitatif.

Hasil dan Pembahasan

Kebijakan poros maritim ini kembali dipertegas oleh Presiden Joko Widodo hal tersebut karena untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia sekaligus memanfaatkan potensi-potensi yang ada di laut Indonesia. Kebijakan tersebut telah diperkenalkan pada masyarakat International dan menjelaskan bahwa poros maritim ini memiliki lima pilar (www.kominfo.go.id,2016) sehingga negara Perancis tertarik untuk bekerjasama dengan Indonesia selain dari melihat kesungguhan Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia, juga karena negara Perancis ingin memperkuat konektivitas dalam memperluas kepentingan ekonomi Perancis di kawasan Asia dan kepentingan strategis lainnya. Akhirnya kerjasama Indonesia-Perancis disepakati yang dituangkan dalam bentuk pernyataan bersama (*Joint Statement*) yang meliputi 16 poin kerjasama yang menyinggung permasalahan antara kedua negara (kemlu.go.id,2017).

Kerjasama tersebut dilakukan karena negara Perancis memiliki potensi dari segi pengalaman maritim. Hal tersebut dapat dilihat bahwa negara Perancis dahulunya merupakan negara maritim yang kuat hingga sekarang dan potensi yang dimilikinya membawa pada kekuatan maritim itu sendiri seperti kemajuan dalam penggunaan teknologi kapal sehingga dapat menangani ancaman laut (P. [Ministre,French Republic, 2015](#)). Oleh karena itu, Indonesia memerlukan kebutuhan maritim seperti meningkatkan pengawasan di laut Indonesia, kebutuhan dalam membangun infrastruktur, mengembangkan jasa logistik pelabuhan, menjaga sumber daya laut dari pencurian ikan secara illegal dan juga melakukan budi daya perikanan laut serta kapabilitas nasional dalam pendidikan maritim, penguasaan dan penggunaan ilmu pengetahuan dan teknologi lautan.

Adapun dari 16 poin kerjasama terdapat 4 poin yang terlaksana antaranya adalah:

1. Membangun Satgas 115

Keamanan maritim ini meliputi kondisi geografis dan potensi sumber daya alamnya menyebabkan Indonesia mengalami ancaman, gangguan dan kendala yang berimplikasi pada keamanan maritim. Langkah-langkah perlu diambil oleh pemerintah agar dapat melindungi wilayah laut dari pencurian dan sebagainya.

Demi membangun sektor keamanan maritim, Indonesia dan Perancis dalam memerangi pembajakan di laut lepas, pemberantasan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing* dan kejahatan terkait lainnya termasuk perlindungan terhadap lingkungan laut telah melakukan langkah-langkah dalam menegakkan hukum laut dengan cara membuat Satuan Tugas atau disebut sebagai satgas 115. Satgas 115 ini merupakan satuan tugas yang dibentuk berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 115 Tahun 2015 melalui Perpres No.115/2015 yang bertujuan untuk membanteras penangkapan ikan secara illegal.

Salah satunya adalah seperti menenggelamkan kapal-kapal asing. Hal tersebut dilakukan karena sering kali pencurian ikan berlaku di perairan Indonesia. Kawasan yang rawan tersebut kerap didatangi oleh para nelayan asing yang berasal dari Thailand, Vitenam, Filipina, Malaysia dan nelayan asing lainnya dan telah mengalami peningkatan dalam beberapa tahun. Hal tersebut telah terbukti pada rekapitulasi kapal ikan illegal asing dan Indonesia yang telah di tenggelamkan pada tahun 2014-2017, yang bertotalkan 363 kapal dari negara Filipina sebanyak 78 kapal, Vietnam sebanyak 188 kapal, Thailand sebanyak 22 kapal, Malaysia sebanyak 52 kapal, Tiongkok 1 kapal, Belize 1 kapal, Papua Nugini 2 kapal, dan Indonesia sebanyak 18 kapal ([Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2017](#)).

Terjadinya penangkapan ikan secara tidak sah adalah karena perairan Indonesia memiliki kaya akan sumber daya perikanan dan selain itu merupakan kawasan perbatasan atau berdekatan sehingga sangat memungkinkan masuknya nelayan-nelayan asing ke perairan Indonesia. Nelayan asing sering kali melakukan berbagai cara atau teknik yang dipakai untuk menangkap ikan di perairan Indonesia dan kemudian diperjualbelikan di luar Indonesia dengan keuntungan yang lebih besar. Selain itu, ia juga sangat merugikan negara secara finansial, karena telah ikut menurunkan produktivitas dan hasil tangkapan secara signifikan dan telah mengancam sumber daya perikanan laut Indonesia.

Selain itu, dalam hal pemberantasan lebih lanjut, adalah keluarnya kebijakan dalam membanteras penangkapan ikan secara illegal yaitu Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.56/Permen-KP/2014 tentang Penghentian Sementara Moratorium Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Kelautan dan Penghentian Sementara Moratorium Kapal Eks-Asing.

Penghentian Sementara dilakukan adalah untuk mengurangi Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) kapal asing yang dilakukan dengan cara dibekukan dan dicabut. SIPI yang dibekukan adalah SIPI yang tidak berlaku lagi dan tidak dapat melakukan operasi di laut, sedangkan SIPI yang dicabut adalah SIPI yang tidak akan diperpanjang lagi pada saat masa berlakunya habis.

Kemudian adanya Pelarangan Transshipment Perikanan Republik Indonesia No.57/Permen-KP/. Hal tersebut ditujukan untuk penjagaan kedaulatan

wilayah negara kesatuan Republik Indonesia. Di samping itu, adanya Pelarangan kegiatan alih muatan di tengah laut adalah untuk pencegahan kegiatan penangkapan ikan di wilayah pengelolaan perikanan Indonesia.

Seterusnya, membataskan penangkapan lobster, kepiting dan rajungan yang memiliki ukuran dan kondisi tertentu dan mengendalikan penggunaan alat penangkapan ikan Pukat Hela (*trawls*) dan Pukat Tarik (*seine nets*) karena telah menyebabkan menurunnya sumber daya laut yang mengancam kelestarian lingkungan sumber daya ikan di wilayah pengelolaan perikanan Indonesia. Oleh karena itu, secara resmi KKP telah melaksanakan Peraturan Menteri KPNo.2/2015 yang berisikan pelarangan penggunaan kedua alat penangkapan tersebut secara penuh di tahun 2018.

Di tahun 2016 adanya pengaturan kapal pengangkut ikan hidup dan pelabuhan muat singgah. Pengaturan ini untuk menghindari hasil tangkapan *illegal* dan barang-barang terlarang seperti narkoba dan bahan peledak. Oleh karena itu, KKP menghentikan sementara penerbitan izin kapal pengangkut ikan hidup, yang ditindaklanjuti dengan penerbitan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No.15/Permen-KP/2016 yang mengatur kapal pengangkut ikan hidup.

Selain itu, Menteri Kelautan dan Perikanan juga membatasi ukuran kapal pengangkut ikan. Kemudian, meningkatkan layanan perizinan: proses perizinan melalui perbaikan data laporan, pelayanan terpadu satu pintu, gerai perizinan di daerah dan layanan online.

Kemudian, di tahun 2017 guna memberikan dampak minimal akan kerugian negara diperlukan sebuah bentuk pengawasan. Hal tersebut dilakukan adalah untuk melindungi zona perbatasan laut nasional sepanjang lebih dari 613 mil, membutuhkan lebih banyak kapal patroli. Negara perancis turut membantu karena kekhawatiran tentang penangkapan ikan yang berlebihan di perairan Indonesia.

Mengenai penangkapan ikan illegal, strategi yang dilakukan oleh negara Perancis bergantung pada tiga yaitu memantau perilaku yang tidak biasa atau mencurigakan melalui sensor elektronik, memaksimalkan manfaat citra satelit yaitu *Vessel Monitoring System* dan mengerahkan asset angkatan laut atau udara maritim. Strategi ini dilakukan untuk memberikan sinyal kepada kapal-kapal penangkap ikan asing bahwa mereka diawasi, di dalam maupun luar ZEE yang menyebabkan kapal-kapal asing tersebut tidak berani menangkap ikan secara illegal.

Pada tahun 2020 negara Perancis terus memantau 1.677 kapal nelayan asing dan menerbangkan 204 pesawat *Guardian* untuk memantau kapal nelayan di ZEE dan sekitarnya. Kinerja yang dilakukan antara Indonesia-Perancis adalah dengan berbagi informasi maritim setiap minggu, patrol oleh kapal Perancis di ZEE, penempatan petugas penghubung di kapal Angkatan Laut dan pelatihan penegakan hukum untuk otoritas lokal (ipdefenseforum.com,2019).

Selain itu, kedua negara ini juga akan melakukan latihan bersama melalui beberapa program latihan bersama seperti misi latihan angkatan laut perancis yang memberikan peluang bagi kadet Indonesia untuk turut serta dalam program yang diadakan setiap dua tahun sekali. Hal tersebut telah dibahasakan dalam pertemuan-pertemuan angkatan laut dari kedua negara di pelabuhan Surabaya dan Jayapura.

SS-2					Ekonomi Sektor Kelautan dan Perikanan Meningkat								
IKU-2					Pertumbuhan Produk Domestik Bruto								
Realisasi					2020*				Renstra KKP 2020-2024 (Permen KP No. 57/2020)				
2015	2016	2017	2018	2019	Target	Realisasi	% Capaian	% Kenaikan 2019- 2020	Target 2020	% Capain thd Target 2020	Target 2024	% Capaian thd Target 2024	
7,89	5,19	5,7	5,19	5,73	7,9	0,73	9,24%	-87,26	7,9	9,24%	8,71	8,38%	

Sumber: Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan Perikanan 2020

Berdasarkan dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa hasil kerjasama dari kedua negara ini memberikan kesan yang positif seperti yang telah tercatat bahwa produksi perikanan terus mengalami peningkatan dari tahun 2015-2020. Selain itu, ia merupakan upaya kedua negara dalam membanteras penangkapan ikan secara Illegal dan berbagi informasi mengenai pengawasan di ZEE dan sekitarnya. Kemudian kedua negara juga telah melakukan beberapa program latihan bersama untuk menjaga wilayah tersebut dan kerjasama ini dapat mempererat hubungan antara kedua negara.

2. Mengelola Fishing Eco Port

Bagi Indonesia pengelolaan sumber daya perikanan berkelanjutan adalah penting karena tingginya permintaan masyarakat pada kebutuhan konsumsi ikan. Permintaan ikan yang meningkat tentu berpengaruh positif bagi peningkatan pendapatan nelayan maupun negara, tetapi juga dapat memberi dampak yang negatif salah satunya adalah penangkapan ikan secara berlebihan. Lebih-lebih lagi jika alat yang digunakan dapat memberi pengaruh yang buruk untuk ekosistem laut. Oleh karena itu, perlunya pengelolaan sumber daya perikanan berkelanjutan untuk mendorong produktivitas perikanan.

Kegiatan yang dijalankan dalam mengelola sumber daya perikanan berkelanjutan ini adalah Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melakukan proyek bersama dengan *The Agence Francaise de' Developpement* (AFD) dalam mengembangkan pelabuhan perikanan berbasis lingkungan (Eco Fishing Port).

Proyek ini dijalankan untuk mempertahankan mutu produk perikanan karena telah terjadi beberapa kasus penolakan produk ekspor perikanan Indonesia dari beberapa negara tujuan ekspor seperti Uni Eropa, Jepang dan USA. Oleh karena itu, demi meningkatkan kualitas produk perikanan maka KKP akan mengoptimalkan fungsi pelabuhan perikanan dalam kegiatan pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan dan pemasaran. Selain itu, penggunaan sistem fishing ecoport ini juga telah diterapkan oleh beberapa negara Uni Eropa dalam pengelolaan lingkungan pelabuhan untuk meningkatkan produksi perikanan yang bermutu.

Kawasan diproyeksikan pada sebagai salah satu lokasi proyek pemerintah adalah di Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Cilacap dan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pekalongan, Jawa Tengah. Selain itu, Direktur Kelautan dan

Perikanan Bappenas yang akan turut hadir dalam lokasi proyek tersebut. Adapun lokasi yang telah diproyekan akan memberikan keuntungannya yang tersendiri seperti di PPS Cilacap ini di kemudiannya akan menjadi pusat pengembangan industri perikanan dan PPN Perkalongan ini juga dijadikan tempat untuk pengembangan pelabuhan perikanan. (La Ode Nurman Mbay et.al,2014)

Upaya yang dilakukan kedua negara dalam pengelolaan sumber daya perikanan berkelanjutan ini masih berjalan karena perencanaan tersebut akan dijalankan di tahun 2021 dalam pengembangannya dan juga masih dalam tahap pembahasan *loan agreement* dengan Badan Pembangunan Perancis karena dana yang digunakan merupakan bantuan dari Badan Pembangunan Perancis (AFD) sehingga hasil dari kerjasama ini belum signifikan. Namun, dengan adanya pembangunan pelabuhan ikan ini diperkirakan akan meningkatkan peluang Indonesia dalam memenuhi permintaan pasar ikan global yang diperkirakan mencapai 196 juta ton pada tahun 2025 (nusadaily.com,2021).

3. Membuka Rute Pelayaran

Pelabuhan adalah sarana penting untuk transportasi laut karena dengan adanya transportasi laut maka jarak tempuh akan lebih cepat, lebih-lebih lagi untuk perkembangan ekonomi di suatu daerah dimana pusat produksi barang konsumen dapat dipasarkan dengan lancar dan cepat. Di samping itu, dari segi ekonomi, pelabuhan dapat membawa dampak positif untuk perkembangan suatu daerah yang terisolir terutama daerah perairan dimana aksesibilitas melalui darat sulit untuk dilakukan dengan baik.

Selain itu, pembangunan infrastruktur dalam suatu wilayah dapat memberikan pengaruh pada penambahan akses masyarakat terhadap sumber daya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumber daya yang akhirnya pertumbuhan ekonomi bergerak. Infrastruktur atau sarana dan prasarana mempunyai keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur, tingkat kesejahteraan sosial, kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi akan lebih baik.

Pelabuhan merupakan sarana penting untuk transportasi laut karena adanya transportasi laut maka jarak tempuh akan lebih cepat, lebih-lebih lagi untuk perkembangan ekonomi di suatu daerah yang menjadi pusat barang konsumen dapat dipasarkan dengan lancar dan cepat. Kerjasama yang dilakukan adalah perusahaan besar kapal Perancis *Compagnie Maritime d’Affretement-Compagnie Generali Maritime* (CMA-CGM) melakukan kerjasama dengan PT. Pelabuhan Indonesia II untuk membuka layanan baru yaitu membuka rute langsung dari Tanjung Priok-Los Angeles dan Oakland, Amerika Serikat dengan menggunakan kapal-kapal CMA-CGM (translogtoday.com,2017).

Kegiatan tersebut diresmikan oleh pemerintah Indonesia pada April 2017 dan turut dihadiri oleh Menteri Perhubungan, Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, Duta Besar Perancis, Stakeholder Pelabuhan Tanjung Priok, Senior Vice President CMA-CGM Asia dan jajarannya serta manajemen *Jakarta International Container Terminal* (JICT) (kompas.com,2017).

Tahap awal peresmian penggunaan rute pelayaran kapal CMA-CGM ini belum memuat banyak peti kemas transshipment karena pelanggan masih melakukan penyesuaian dengan dokumen transshipment langsung ke Amerika Serikat. Adanya rute tersebut diharap dapat memberi peningkatan ekspor nilai Indonesia dan dapat memicu kapal-kapal besar lain untuk berlabuh di JICT, Tanjung Priok dengan menggunakan kemudahan-kemudahan yang diberikan oleh PT. Pelabuhan Indonesia seperti insentif berupa pelayanan perkerjaan dan diskon tarif jasa bagi setiap kapal yang berlabuh.

Kapal-kapal CMA-CGM dengan rute langsung ke Los Angeles dan Oakland, Amerika Serikat secara khusus menggunakan sistem sandar minggu. Kapal-kapal ini membawa komoditas barang-barang hasil transshipment dari beberapa pelabuhan domestik di Indonesia yang dibawa oleh kapal pengumpan (*feeder*) yaitu kapal *container* dengan ukuran dan kapasitas lebih kecil yang mengumpulkan muatan di suatu pelabuhan untuk dipindahkan. Hasil yang dibawa oleh kapal *feeder* tersebut akan diberikan kepada kapal CMA-CGM ini dan kemudian diekspor langsung ke Amerika Serikat.

Hasilnya, nilai ekspor Indonesia pada tahun 2018 meningkat menjadi 6,65% dan ekspor nonmigas juga meningkat mencapai 5,25% ([bps.go.id,2019](https://bps.go.id)). Di tahun 2019 secara kumulatif nilai ekspor Indonesia menurun 6,94% demikian juga ekspor nonmigas menjadi 4,82% ([bps.go.id,2020](https://bps.go.id)). Hal tersebut karena pandemik Covid-19 akibat dari tindakan lockdown di beberapa negara yang menjadikan volume lalu lintas peti kemas dan permintaan konsumen global menurun. Setelah satu persatu secara bertahap langkah *lockdown* dicabut, volume yang dibawa meningkat kembali akibat efek gabungan dari pengembangan kembali inventaris dan pemulihan dalam konsumsi di Amerika Serikat.

Walaupun di tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 2,68% ([bps.go.id,2021](https://bps.go.id)). CMA-CGM masih mendapatkan keuntungan dari aktifitas perdagangan selama kuartal kedua tahun 2020 hal tersebut karena CMA-CGM dapat mengatasi tantangan dan memanfaatkan keahlian pengiriman dan logistiknya, yaitu dengan menyesuaikan armada dengan permintaan dan meneruskan disiplin biayanya. Pendapatan untuk periode di tahun 2020 mencapai USD 7.0 Miliar, turun 9% jika dibandingkan dengan kuartal kedua tahun 2019 akibat terlambatan volume karena dampak krisis kesehatan masyarakat global terhadap perdagangan International ([beritatrans.com,2020](https://beritatrans.com)).

4. Mengembangkan Sektor Ilmiah, Teknologi Maritim dan Meteorologi

Dalam mengembangkan sektor ilmiah, teknologi maritim dan meteorologi ini penting untuk dikuasai karena dengan adanya ilmu serta kemahiran dalam menggunakan teknologi maritim ini dapat lebih mudah untuk mengelola masalah-masalah yang terjadi di laut dan dapat memperkuat kemampuan layanan iklim dan meteorologi, BMKG.

Kedua negara menyadari akan pentingnya kerjasama di bidang penelitian hidro-oseanografi yaitu pasang surut, arus laut dan gelombang, yang menguraikan bahwa pentingnya dalam perkiraan bencana alam untuk memastikan keselamatan maritim dan udara. Oleh karena itu, kedua negara bersama-sama akan membuat solusi mengenai isu yang berkaitan dengan adaptasi iklim, erosi pantai dan risiko

seismik dan vulkanik. Berikut adalah solusi-solusi permasalahan yang akan dijelaskan:

a. Adaptasi Iklim

Upaya dalam permasalahan adaptasi iklim ini adalah Indonesia-Perancis akan melakukan proyek bersama yaitu “*Scaling Up Strengthening BMKG Climate and Weather Services Capacity*” kerjasama ini turunan dari fase pertama yang berakhir pada tahun 2015. Kemudian, untuk fase kedua ini telah ditandatangani pada September 2019 yang melibatkan BMKG dengan Meteo France International (MFI). Awal mula kerjasama ini akan dilakukan pada tahun 2020 dan berakhir di 2022 ([bmkg.go.id,2019](http://bmkg.go.id)). Tujuan proyek ini adalah untuk mengembangkan sistem informasi cuaca dan iklim yang komprehensif, khususnya sistem peringatan dini untuk seluruh wilayah Indonesia serta meningkatkan penyebaran informasi terkait, seperti informasi untuk pengguna penerbangan, kelautan, serta masyarakat pada umumnya.

b. Erosi Pantai (*Coastal Erosian*)

Pemerintah Indonesia mengajak pemerintah Perancis untuk meningkatkan kerjasama dalam pengembangan teknologi yang terjangkau untuk pengawasan hutan bakau. Hal tersebut karena pemerintah Indonesia bercadang akan restorasi hutan bakau hingga 600 hektar dan mengajak pemerintah Perancis karena untuk pengawasan hutan bakau memerlukan teknologi yang terkini supaya mudah digunakan dan berbasis ilmiah untuk memudahkan pemantauan hutan bakau ([thejakartapost.com,2020](http://thejakartapost.com)).

c. Risiko Seismik dan Vulkanik

Di tahun 2019, Pertemuan kepala BPPT dan Pole Mer Perancis kolaborasi untuk riset teknologi, khusus di bidang kemaritiman dan pengembangan Technopark Maritim di Indonesia. Kegiatan tersebut difasilitasi oleh laboratorium pengujian yang dimiliki BPPT. Lab tersebut bertempat di kawasan Pusat Penelitian Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (PUSPIPTEK). Manakala untuk pengujiannya, akan dilakukan di Balai Teknologi Hidrodinamika di Surabaya dan Balai Teknologi Infrastruktur Pelabuhan dan Dinamika Pantai di Yogyakarta. Selain itu, kedua negara akan menggunakan kapal riset baruna jaya untuk melakukan berbagai misi seperti survei ke beberapa daerah di Indonesia, serta pemasangan alat deteksi tsunami di beberapa titik sebagai peringatan dini terjadinya tsunami ([nstpbppt.id,2019](http://nstpbppt.id)).

Namun untuk pengawasan dan pencegahan risiko vulkanik, sejumlah *Institut de recherche pour le developpement* (IRD) dan Pengembangan Perancis dan masyarakat vulkanologi Perancis lainnya akan membantu para mitra Indonesia dalam melakukan analisis proses magmatik yang memicu aktivitas vulkanik dan mengaplikasikan metode geofisika pada pemantauan beberapa gunung berapi di Jawa dan Maluku. Selain itu, beberapa tim peneliti dipilih untuk membantu institut tersebut akan melakukan pendekatan geokimia untuk memperkirakan neraca emisi vulkanik agar pemantauan pelepasan gas dan variasi termal gunung api dapat memperkaya sistem pemantauan.

Kesimpulan

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, berbagai potensi yang dimiliki diupayakan untuk dikembangkan seoptimal mungkin. Namun, berbagai masalah dihadapi dalam upaya pengembangan tersebut. Kerjasama dengan Perancis menjadi salah satu jalan keluar untuk mewujudkan upaya menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Dalam mewujudkan Poros Maritim dengan Perancis terwujud melalui membangun satgas 115, mengelola *Fishing Eco Port* di Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Cilacap dan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pekalongan, Jawa Tengah. Selain itu, membuka rute pelayaran langsung ke Los Angeles dan Oakland, Amerika Serikat dari Pelabuhan Tanjung Priok dan mengembangkan sektor ilmiah, teknologi maritim dan meteorologi.

Meskipun kerjasama maritim yang dilakukan Indonesia-Perancis di sektor-sektor bidang maritim ini masih belum cukup dan bukan satu-satunya penentu untuk mewujudkan visi poros maritim sebagaimana yang dicita-citakan Indonesia. Namun, kerjasama Indonesia dengan Perancis ini dapat memberikan kontribusi positif serta keuntungan dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Daftar Pustaka

Buku dan Jurnal

- Geoffrey Till. 2001. *“Seapower at the Millennium”* Royal Naval Museum publications. Sutton Pub.
- Juwondono, Hubungan Bilateral: Definisi dan Teori, Jakarta: Rajawali Press, 1991.
- Kusumo Hamidjojo, Hubungan International-Kerangka Studi Analisis Bandung; Bina cipta, 1987,
- La Ode Nurman Mbay, R. Bambang Adhitya Nugraha dan Djoko Kusyanto, *“Kajian Konsep Fishing Ecoport Untuk Pengembangan Pelabuhan Perikanan Di Indonesia”*, November 2014.
- P.Ministre, French Republic (2015) *National strategy for the security of maritime areas – Adopted by the inter-ministerial sea committee*

Laporan

- Biro Perencanaan, Sekretariat Jendral KKP RI, 2018. Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2017. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Internet

- BPPT dan Pole Mer Perancis terdapat di <https://nstpbppt.id/berita-nstp/tingkatkan-kaji-terap-teknologi-kemaritiman-bppt-gandeng-pole-mer-perancis>
- Ekspor 2018 terdapat di <https://www.bps.go.id/pressrelease/2019/01/15/1550>

- /ekspor-desember-2018-mencapai-us-14-18-miliar--impor-desember-2018-sebesar-us-15-28-miliar--turun-9-60-persen-dibanding-november-2018.html
- Ekspor 2019 terdapat di <https://www.bps.go.id/pressrelease/2020/01/15/1734/ekspor-desember-2019-mencapai-us-14-47-miliar--sedangkan-nilai-impor-mencapai-us-14-50-miliar.html>
- Ekspor 2020 terdapat di <https://www.bps.go.id/publication/2021/07/06/bdae29cceed062aef4a6d148/statistik-perdagangan-luar-negeri-indonesia-ekspor-2020--jilid-i.html#:~:text=Pada%20tahun%202020%20nilai%20ekspor,persen%20jika%20dibandingkan%20tahun%202019>
- Erosi pantai terjadi di daerah pesisir pantai terdapat di <https://www.thejakartapost.com/news/2019/07/07/indonesia-has-lost-land-equal-to-size-of-jakarta-in-last-15-years.html>
- Fasa kedua “*Scaling Up Strengthening BMKG Climate and Weather Services Capacity*”, terdapat di <https://www.bmkg.go.id/berita/?p=scaling-up-strengthening-bmkg-climate-and-weather-services-capacity&lang=ID&tag=berita-utama>
- Kementerian Kelautan dan Perikanan Gandeng Perancis kembangkan pelabuhan perikanan ramah lingkungan terdapat di <https://nusadaily.com/news/the-ministry-of-marine-affairs-and-fisheries-cooperates-with-france-to-develop-eco-friendly-fishing-port.html>
- Kuartal kedua 2020, CMA CGM group raih laba positif terdapat di <https://www.beritatrans.com/artikel/185896/-Marjin-Operasi-CMA-CGM-Naik-jadi-135--pada-Kuartal-pertama--2020/>
- Komitmen menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia terdapat di <https://setkab.go.id/pidato-di-sidang-imo-presiden-jokowi-komitmen-jadikan-indonesia-poros-maritim-dunia/>
- Layanan rute ke Amerika terdapat di <http://www.translogtoday.com/2017/04/10/kapal-raksasa-cma-cgm-titus-buka-layanan-langsung-ke-tanjung-priok>
- Menuju PMD terdapat di https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata
- Menyambut kedatangan kapal terdapat di <https://money.kompas.com/read/2017/04./23/120051526/perusahaan.pelayaran.perancis.gandeng.pelindooi.untuk.kembangkan.pasar.asia.tenggara>
- Pembangunan Negara Maritim terdapat di <http://lipi.go.id/berita/-pembangunan-negara-maritim/5578>
- Pernyataan bersama oleh Republik Indonesia dan Republik Perancis mengenai kerja sama maritim terdapat di <https://www.kemlu.go.id/id/pidato/presiden/Pages/PERNYATAAN-BERSAMA-OLEH-REPUBLIK-INDONESIA-DAN-REPUBLIK-PERANCIS--MENGENAI-KERJA-SAMA-MARITIM.aspx>
- Strategik Perancis mengenai penangkapan ikan ilegal dan berbagi informasi maritim terdapat di <https://ipdefenseforum.com/2021/09/french-maritime-security-in-the-indo-pacific/>