



Doktrin Poros Maritim Dunia dan Keamanan di Bidang Maritim Studi Kasus: Perdagangan Narkotika di Jalur ALKI II

Sri Rahmi Nilasari^{1*}, Atika Puspita Marzaman¹, Riska Kurniasari²

¹Department of International Relations Science, Universitas Hasanuddin, 90245, Makassar-Indonesia

²Government Department, Universitas Hasanuddin, 90245, Makassar- Indonesia

INFO ARTIKEL

Dikirim: Des 04, 2023

Diterima: Mei 07, 2024

Dipublikasi: Jul 31, 2024

KATA KUNCI:

Maritime Axis Doctrine;
Maritime Security; Narcotics
trafficking.

KORESPONDEN:

Sri Rahmi Nilasari

Department of International
Relations Science, Hasanuddin
University.

Email:

rahmiemi62@gmail.com

SITASI CANTUMAN:

Nilasari, S. R., Marzaman, A. P., &
Kurniasari, R. (2024). Doktrin Poros
Maritim Dunia dan Keamanan di
Bidang Maritim Studi Kasus:
Perdagangan Narkotika di Jalur
ALKI II. *Journal of Political Issues*,
6 (1); 20-31.

<https://doi.org/10.33019/jpi.v6i1.156>



DOI:

<https://doi.org/10.33019/jpi.v6i1.156>

LISENSI:



Attribution-NonCommercial-
ShareAlike 4.0 International
(CC- BY-NC-SA 4.0)



ABSTRAK

Abstract Indonesia, aspiring to become a strong, independent, progressive maritime country that contributes positively to regional and global security and peace while upholding national interests, faces significant challenges. This vision, known as the World Maritime Axis, is tested by the realities of the ALKI II route, a critical waterway in central Indonesia. This route, while vital for trade, is also a conduit for drug trafficking. This research explores the impact of the World Maritime Axis doctrine on drug trade and distribution along the ALKI II route. The findings reveal that despite the implementation of the doctrine, narcotics trafficking remains high. The complexities of illicit drug networks, the vastness of the marine environment, and intricate socio-economic factors necessitate a multi-faceted approach combining robust law enforcement, strong international cooperation, comprehensive conservation strategies, and sustainable development initiatives. These are crucial to safeguard marine life and ecosystems in the ALKI II region and beyond, and to realize the vision of the World Maritime Axis.

Abstrak Indonesia, yang bercita-cita menjadi negara maritim yang kuat, mandiri, progresif, dan memberikan kontribusi positif terhadap keamanan dan perdamaian regional dan global dengan tetap menjunjung tinggi kepentingan nasional, menghadapi tantangan yang signifikan. Visi yang dikenal dengan Poros Maritim Dunia ini diuji dengan realitas jalur ALKI II, jalur perairan penting di Indonesia bagian tengah. Jalur ini, meskipun penting untuk perdagangan, juga merupakan jalur perdagangan narkoba. Penelitian ini mengeksplorasi dampak doktrin Poros Maritim Dunia terhadap perdagangan dan peredaran narkoba di sepanjang jalur ALKI II. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun doktrin tersebut telah diterapkan, namun peredaran narkoba masih tetap tinggi. Kompleksitas jaringan obat-obatan terlarang, luasnya lingkungan laut, dan faktor sosio-ekonomi yang rumit memerlukan pendekatan multi-sisi yang menggabungkan penegakan hukum yang kuat, kerja sama internasional yang kuat, strategi konservasi yang komprehensif, dan inisiatif pembangunan berkelanjutan. Hal ini sangat penting untuk menjaga kehidupan laut dan ekosistem di kawasan ALKI II dan sekitarnya, serta untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia.

TENTANG PENULIS:

Sri Rahmi Nilasari, saat ini penulis sedang menempuh studi S-1 Ilmu Hubungan Internasional di Universitas Hasanuddin Makassar.

Atika Puspita Marzaman, Penulis menyelesaikan studi S-2 di Ilmu Hubungan Internasional di Universitas Gadjah Mada Yogyakarta pada tahun 2013, saat ini sedang menjadi tenaga pengajar di Universitas Hasanuddin.

Riska Kurniasari, Penulis menyelesaikan studi S-1 di Ilmu Pemerintahan Universitas Hasanuddin pada tahun 2022, saat ini penulis sedang menempuh studi S-2 Ilmu Pemerintahan di Universitas Hasanuddin Makassar.

PENDAHULUAN

Fitur geografis unik yang menjadikan Indonesia salah satu negara kepulauan terpadat di dunia. Indonesia adalah salah satu negara terpadat di dunia, dengan populasi lebih dari 17.000 jiwa dan hutan yang sangat lebat. Sektor maritim merupakan komponen penting dari identitas dan perekonomian Indonesia. Negara maritim yang dimiliki Indonesia, menuntut Indonesia untuk memiliki jati diri yang kuat sebagai negara maritim dengan menguraikan strategi menjaga keselamatan maritim dan mengembangkan potensi yang dimiliki.

Letak persilangan antara dua benua dan dua samudera, atau lebih dikenal, menjadikan Indonesia memiliki potensi aktivitas maritim dan seismik. Letak Indonesia yang hampir seluruh wilayah Indonesia berbatasan dengan laut, memberikan kontribusi besar terhadap potensi perekonomian negara dan kelestarian lingkungan hidup. Sebagai hasil dari terobosan geografi strategis Indonesia, terdapat manfaat yang signifikan bagi masyarakat adat dalam aspek biologi, ekonomi, dan budaya. Karena letak geografisnya yang unik, Indonesia kini dianggap sebagai salah satu mitra dagang internasional terkemuka yang akan memberikan manfaat ekonomi signifikan bagi negara. Menurut filsafat agama, keberadaan budaya keagamaan akan memberi manfaat bagi Indonesia dan menimbulkan keanekaragaman agama yang ada. Selain itu, dari segi biologi, Indonesia mempunyai keanekaragaman tumbuhan dan hewan.

Konvensi Hukum Laut Montego-Boy Jamaica tahun 1982 dilaksanakan di Indonesia oleh 117 negara yang telah memenuhi kewajiban terkait, dan diresmikan dalam UU No. 17 Tahun 1985. Salah satu bentuk bantuan yang diberikan pemerintah Indonesia kepada dunia internasional adalah produksi latex lintasx. Salah satu tujuannya adalah menutup alur laut kepulauan, yang berarti perdagangan luar negeri dan masuknya modal dapat terus berlanjut tanpa menimbulkan kerusakan. Alur Laut Kepulauan Indonesia merupakan pedoman yang digunakan sebagai tindakan pencegahan terhadap potensi serangan kekuatan asing di wilayah Indonesia (Hutagalung, 2017).

Karena letak geografisnya yang unik, Indonesia juga mendapat manfaat dari tingkat subsisten lingkungannya. Mineral, minyak bumi, gas, perikanan, dan sumber daya air permukaan lainnya terbatas di wilayah Indonesia. Indonesia memiliki garis pantai produktif terbesar kedua di dunia, terbentang sepanjang 81.000 km, dengan luas garis pantai sekitar 5,8 juta km². (Anugrahdwi 2023) Mengingat mayoritas wilayah daratan Indonesia adalah wilayah perjalanan laut dan udara, negara ini mempunyai potensi ekonomi kelautan yang cukup besar. Potensi perekonomian maritim Indonesia meliputi pemanfaatan industri maritim, perdagangan, wisata bahari, dan sumber daya laut.

Menurut PDB Maritim Indonesia 2010–2016 yang diterbitkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Lingkungan Hidup dan Departemen Statistika (Dinas Komunikasi Publik, 2020), kontribusi sektor maritim Indonesia terhadap perekonomian negara masih tergolong kecil, hanya berkisar 6% saja. dari produk domestik bruto Indonesia pada tahun 2018. Namun, terdapat kemungkinan besar bahwa industri kelautan akan tumbuh dan menjadi pendorong utama pertumbuhan perekonomian Indonesia di masa depan. Kota-kota yang terletak di wilayah pesisir dapat memperoleh manfaat dari pertumbuhan ekonomi maritim dalam beberapa cara, seperti upah yang lebih tinggi, persaingan pasar tenaga kerja yang lebih terlokalisasi, dan standar hidup yang lebih tinggi bagi masyarakat yang tinggal di wilayah tersebut.

Sea Lines of Communication (SLOC) merupakan jalur maritim yang menghubungkan negara-negara di Asia Tenggara dan Pasifik dengan Samudera Indonesia. Mereka sangat penting bagi perdagangan global. Sekitar 40% perdagangan internasional dilakukan melalui laut, dan Indonesia menyumbang 40% transit ini (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2018). Permukaan laut yang mulus—yang juga paling terjangkau—antara Asia Tenggara dan Tenggara Tengah dicapai melalui Selat Malaka. Menurut studi tahun 2020 yang dilakukan oleh Institut Penelitian Ekonomi ASB, jika konflik atau blokade terjadi di Laut Cina Selatan, sanksi

internasional akan dikenakan, yang akan mengakibatkan penurunan perdagangan dengan Singapura sebesar 22% dan penurunan perdagangan dengan Singapura sebesar 10-15%. pengurangan perdagangan dengan Singapura. penurunan perdagangan secara global dengan Malaysia, Vietnam, Hong Kong, dan Filipina. Oleh karena itu kebebasan melintas sangatlah penting bagi ASEAN (Lemhannas RI, 2023).

Menjaga stabilitas dan perdagangan yang efisien di kawasan ini berkontribusi terhadap keamanan maritim. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya adalah 40% perdagangan global dilakukan melalui Indonesia dan hingga 90% perdagangan dilakukan melalui lautan (Lemhannas RI, 2023). Selat Malaka adalah gelombang lentur yang menghubungkan Asia Timur dan Asia Tenggara, membantu meminimalkan waktu dan biaya pelayaran. Blokade di Laut Cina Selatan atau konflik literasi yang menghambat perdagangan internasional dapat mengakibatkan hilangnya 10%–15% perdagangan secara global di banyak negara (Lemhannas RI, 2022).

Indonesia berbatasan laut dengan sejumlah negara tetangganya, antara lain Timor Leste, Malaysia, Singapura, dan Filipina. Selain itu, Malaysia berbatasan darat dengan Indonesia. Terdapat perjanjian batas maritim antara Indonesia dan sekitar sepuluh negara tetangga. Perselisihan tersebut diselesaikan secara diplomatis. Laut Pasifik dan Laut Cina Selatan berbatasan dengan bagian utara, Samudera Hindia berbatasan dengan bagian selatan, Samudera Pasifik berbatasan dengan bagian timur, dan Samudera Hindia berbatasan dengan bagian barat merupakan beberapa perbatasan laut tersebut.

Menurut Kominfo (2016), Indonesia terus menjadi negara maritim yang kuat, mandiri, dan progresif yang dapat memberikan kontribusi positif terhadap perdamaian dan keamanan regional dan global dengan tetap menjaga kepentingan nasional yang tinggi. Pulau ini dikenal dengan nama Bumi Laut Poros. Kebijakan Kelautan Dunia menyarankan agar tidak menggunakan diplomasi maritim untuk memperkuat hubungan antara negara-negara anggota di tingkat bilateral dan multilateral guna mengatasi masalah keamanan maritim dan perburuhan bersama. Penguatan hubungan internasional melalui domain maritim dikenal dengan istilah diplomasi maritim. Menghidupkan kembali sektor ekonomi maritim, meningkatkan dan mengembangkan konektivitas maritim, memperbaiki kerusakan lingkungan dan konservasi keanekaragaman hayati, serta meningkatkan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia kelautan merupakan beberapa inisiatif utama dalam upaya mewujudkan Indonesia sebagai kelautan.

Presiden Jokowi telah menyoroti posisi kritis Indonesia sebagai negara maritim terkemuka di dunia sejak didirikan. Hal ini ditunjukkan dengan beberapa peristiwa, antara lain KTT Asia Timur pada tahun 2015 dan HUT Parade Maritim Nasional ke-57 tahun 2021 (Pamrb, 2021). Sebagai hasil dari mengusung jati diri Indonesia sebagai negara maritim, menjunjung tinggi keselamatan dan kepentingan maritim, memanfaatkan potensi maritim untuk mencapai pertumbuhan ekonomi di Indonesia, dan memperluas pengaruh maritim di berbagai domain seperti infrastruktur, politik, kesejahteraan sosial, hukum, keselamatan maritim, dan ekonomi, konsep maritim global bertujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai negara yang besar, kuat, dan mandiri (Najeri et al., 2018).

Doktrin Poros Maritim Dunia didukung poset Indonesia di kancah global, terkait isu maritim dan lingkungan hidup. Konsep poros maritim dunia berupaya menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan sejahtera dengan mengembalikan diri Indonesia sebagai negara maritim, membela kepentingan dan keamanan maritim, serta memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan pembangunan ekonomi dan kesejahteraan di Indonesia (Jannah, 2020). Pemerintah menetapkan lima tujuan besar, yang pertama adalah membangun kembali budaya maritim Indonesia dalam upaya menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim utama. Di sisi lain, terdapat komitmen untuk mengkaji dan mengembangkan sumber daya kelautan dengan tujuan penyelesaian pangan laut dengan menciptakan sektor

perikanan dan menjadikan nelayan sebagai sumber daya utama. Ketiga, perlunya mendukung pembangunan infrastruktur dan ekologi kelautan, serta pengembangan industri maritim, jalan raya laut, sektor logistik dan konstruksi, serta bahari wisata. Kedua, diplomasi maritim bertujuan untuk mendorong kolaborasi industri maritim di seluruh Indonesia. Pertama, memperkuat upaya terkait kecelakaan laut (Pratama & Nailufar, 2020). Mencapai ambang batas maritim NKRI, menghidupkan kembali perekonomian maritim, meningkatkan dan memperkuat ekosistem laut, menjaga lingkungan pesisir dan melestarikan keanekaragaman hayati laut, serta meningkatkan standar dan kuantitas sumber daya manusia kelautan merupakan tujuan utama dalam mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim. permukaan planet bumi (Kominfo, 2016).

Mengakomodas Indonesia bercita-cita sebagai pemimpin dunia dalam konservasi laut, pelestarian lingkungan, dan perlindungan biota laut. Hal ini terkait dengan pidato Presiden Jokowi mengenai Indonesia sebagai kekuatan maritim global. Penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan hidup dan konservasi keanekaragaman hayati, peningkatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia laut, tata kelola dan kelembagaan kelautan, perekonomian dan infrastruktur laut, penegakan pengawasan wilayah maritim NKRI, revitalisasi sektor ekonomi laut, dan seterusnya hanya beberapa kebijakan dan program yang dilakukan pemerintah Indonesia untuk mewujudkan hal tersebut (Hardiana & Trixie, 2014). Buku putih Kebijakan Maritim Indonesia (KKL) yang mengedepankan diplomasi maritim dan juga telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 16 Tahun 2017 (Ambari, 2019). Selain itu, Indonesia berupaya memperkuat pertahanan maritim sebagai bagian dari kewajibannya menegakkan keselamatan maritim dan perdamaian maritim.

Ayat 1 Pasal 53 menjelaskan bahwa lalu laut dan lalu lintas udara dapat ditentukan oleh suatu negara kepulauan yang cepat secara terus-menerus untuk melintasi atau melalui perairan dan wilayah laut yang berbatasan langsung dengan negara tersebut. Hal ini menjadi kendala besar bagi negara-negara kepulauan dalam membangun jalurnya. “Selain kepulauan alur, negara kepulauan mempunyai kemampuan untuk menandai skema sinkronisasi, lintas untuk kebutuhan keselamatan, dan lintas kapal melalui alur yang ramping di kepulauan alur.” Disebutkan dalam ayat 1 pasal 53 bahwa berbagai jenis perahu dan kapal pelaut diperbolehkan menggunakan Kepulauan Alur Laut. Satu-satunya jalur laut kepulauan yang dapat dilaksanakan adalah hal ini, dan harus dilakukan secepat dan hati-hati. Selain itu, sistem pertahanan udara teritorial yang diserang termasuk yang berada di jalur laut kepulauan, yang harus disesuaikan agar pendaratan dapat dilakukan dengan tenang dan tidak terhalang (Hutagalung, 2017).

Kriteria berikut harus dipertimbangkan ketika mengidentifikasi alur laut semenanjung: Pertama, Kovenan Internasional tentang Hak Sipil dan Politik tahun 1982 dan perjanjian hukum internasional lainnya. Kategori kedua mencakup bidang teknologi bawah air seperti fotografi bawah air, fotografi bawah air, hidrografi, perlindungan batas laut, fotografi bawah air, fotografi bawah air, fotografi bawah air, fotografi bawah air, dan fotografi bawah air. Yang ketiga adalah kepulauan-sifat jalur laut. Sejauh mana keempat jalur laut kepulauan sudah diberlakukan oleh Indonesia? Secara khusus, ALKI I mencakup alur sungai Natuna, Jawa, Karimata, Sunda, dan Cina Selatan yang menghubungkan perdagangan internasional dan selanjutnya Sungai Lintas dari Afrika dan Australia Barat ke Jepang dan Sungai Cina Selatan, dan seterusnya. Selat Makassar, Selat Lombok, Laut Sulawesi, dan Laut Lombok adalah bagian dari ALKI II. Kualitas udara ini memfasilitasi perdagangan internasional dan, terlebih lagi, perjalanan udara antara Afrika, Asia Tenggara, dan Jepang serta Australia, Singapura, Hong Kong, dan Jepang. Samudera Pasifik, Selat Ombai, Laut Sawu, Laut Banda (Pulau Buru, wilayah barat), Selat Maluku dan Seram (Pulau Magole, wilayah timur), dan Selat Ombai terhubung dengan jalur perdagangan internasional yang menghubungkan wilayah barat

Australia dengan Australia. Sebaliknya, baik Filipina maupun Jepang sama sekali tidak ada di ALKI III A. Melalui Selat Torres dan alur di sekitarnya, yaitu melalui Selat Torres, Laut Arafuru, Laut Banda, dan Laut Maluku, ALKI III B menangkap peluang maritim internasional. perdagangan yang menguasai wilayah timur Australia, Selandia Baru, dan Kepulauan Pasifik. Alki III C untuk perjalanan menuju Samudera Hindia dari Samudera Pasifik melalui Perairan Sawu, Selat Ombai, Banda, Seram, dan Maluku. Mengenai pemetaan sungai Sawu, Selat Ombai, Banda, Seram, dan Maluku di India, lihat ALKI Cabang III E (Hutagalung, 2017).

Mengingat ambisi Indonesia untuk membentuk kekuatan pertahanan maritim yang kuat, studi ini menekankan pada pilar kelima doktrin poros maritim global. Indonesia, sebagai negara maritim penting yang terlibat dalam perdagangan global, harus menjamin keamanan maritim untuk memitigasi ancaman yang berasal dari dalam negeri dan internasional (Andriani, 2018). Bidang maritim mempunyai banyak risiko yang dapat membahayakan keamanan maritim Indonesia, dan perdagangan narkoba melalui laut menjadi perhatian utama. Penelitian ini berupaya untuk mengeksplorasi dampak pencemaran laut global terhadap kehidupan laut, dengan menggunakan studi kasus perdagangan narkoba di wilayah ALKI II. Penelitian ini juga akan mengevaluasi strategi konservasi laut yang dilakukan oleh pemangku kepentingan terkait untuk mengatasi ancaman perdagangan narkoba dan dampak lingkungannya di wilayah ALKI II.

Urgensi penelitian ini terletak pada kebutuhan mendesak untuk menjaga lingkungan dan keamanan maritim Indonesia. Sebagai negara maritim, kesejahteraan lingkungan hidup Indonesia secara intrinsik berkaitan dengan keamanan nasional dan stabilitas perekonomian. Oleh karena itu, memahami hubungan antara pencemaran laut dan kegiatan terlarang seperti perdagangan narkoba sangat penting untuk merancang strategi konservasi dan keamanan laut yang efektif.

METODE PENELITIAN

Teknik deskriptif kualitatif digunakan dalam penelitian ini, dengan penekanan pada pengumpulan data wawancara dan numerik. Menurut Bogdan dan Taylor dalam (Abdussamad, 2021), Metode yang dikenal sebagai "penelitian kualitatif" menghasilkan data deskriptif dari kata-kata tertulis atau lisan serta observasi. Salah satu dari sekian banyak fenomena yang menjadi fokus metode deskriptif kualitatif adalah unsur tunggal. Meskipun demikian, penyelidikan menyeluruh mungkin dilakukan.

Penelitian ini terutama akan mengandalkan sumber data sekunder. Data sekunder adalah sumber data yang diperoleh dengan cara membaca, mempelajari dan memahami melalui media lain yang bersumber dari dokumen perusahaan (Sugiyono, 2017). Maka untuk menyelidiki dampak pencemaran laut global terhadap kehidupan laut, dengan fokus pada perdagangan narkoba di wilayah ALKI II. Data spesifik yang akan digunakan akan mencakup Laporan Keamanan Maritim yang memberikan wawasan mengenai pola dan tren perdagangan narkoba melalui jalur laut di wilayah ALKI II dan implikasinya terhadap keamanan maritim Indonesia. Kemudian juga digunakan beberapa hasil studi dampak lingkungan untuk memberikan informasi mengenai dampak pencemaran laut terhadap lingkungan, termasuk dampaknya terhadap ekosistem laut, keanekaragaman hayati, dan kualitas air di wilayah ALKI II.

Penelitian ini akan menggunakan metode analisis triangulasi seperti yang dikemukakan oleh Miles & Huberman (2018) untuk meningkatkan validitas dan reliabilitas analisis data. Triangulasi melibatkan penggunaan berbagai sumber data, metode, atau perspektif untuk menguatkan temuan dan memberikan pemahaman yang lebih komprehensif tentang fenomena penelitian. Dalam penelitian ini, triangulasi akan dilakukan dengan mengintegrasikan berbagai sumber data sekunder, seperti laporan keamanan maritim, studi dampak lingkungan, dan strategi konservasi laut. Data yang terkumpul akan dianalisis melalui analisis deskriptif, komparatif, dan korelasi untuk mengidentifikasi pola, tren, dan hubungan antara pencemaran

laut dan peredaran narkoba di wilayah ALKI II. Dengan menggunakan analisis triangulasi, penelitian ini bertujuan untuk memvalidasi temuan dan memastikan pemahaman yang kuat dan beragam mengenai implikasi lingkungan dan keamanan dari perdagangan narkoba dan pencemaran laut di wilayah maritim Indonesia.

Informasi yang digunakan dalam penelitian ini dikumpulkan secara sistematis. Untuk menghasilkan data yang dapat digunakan untuk menghasilkan hasil penelitian, data yang terkumpul kemudian dibersihkan secara menyeluruh dan dianalisis dengan menggunakan deskriptif kualitatif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Salah satu keunggulan geografis Indonesia yang paling signifikan terletak pada kedekatannya dengan dua pulau besar yang menjadi pusat perdagangan terbesar di dunia. Sekitar 80% dari bergantung jalur digunakan dalam transportasi laut, dan jalur ini menunjukkan dua titik kemacetan yang berbeda, dan dua di antaranya berlokasi di wilayah Indonesia. Indonesia memiliki dampak yang signifikan terhadap perdagangan global, khususnya dalam hal pertumbuhan ekonomi dan kualitas udara (Rahmadani et al., 2019).

Jalur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang menghubungkan laut bagian timur dan barat merupakan nama lain dari kawasan perdagangan global ini (Hutagalung, 2017). Pertumbuhan perekonomian penduduk Indonesia difasilitasi oleh hambatan perdagangan ALKI; Namun, hal ini juga memaparkan masyarakat pada risiko terkait potensi ancaman yang mungkin timbul dari dalam atau luar negeri, seperti penipuan, pembajakan, senjata, dan masuknya narkoba ke Indonesia (Supartono dkk., 2020).

Bisnis global dan kepentingan lainnya memang dapat menimbulkan konflik besar dalam konteks ini. Bichler, et. al. (2017) sebelumnya telah memperingatkan akan terjadinya konvergensi krisis karena pasar obat-obatan terlarang terus berkembang. Laporan ini menyoroti bagaimana kesenjangan sosial dan ekonomi mendorong – dan didorong oleh tantangan narkoba, kerusakan lingkungan dan pelanggaran hak asasi manusia yang disebabkan oleh perdagangan obat-obatan terlarang dan meningkatnya dominasi obat-obatan sintetis. Permintaan untuk mengobati gangguan terkait narkoba sebagian besar masih belum terpenuhi, dan laporan tersebut berpendapat bahwa kesehatan masyarakat, pencegahan, dan akses terhadap layanan pengobatan harus diprioritaskan di seluruh dunia. Bichler et. al. (2017) lebih lanjut menggarisbawahi perlunya respons penegakan hukum untuk mengimbangi model bisnis kriminal yang tangkas dan penyebaran obat-obatan sintetis murah yang mudah dipasarkan. Tren ini terus meningkatkan kekhawatiran terhadap kesehatan masyarakat Indonesia dan masyarakat global pada umumnya.

Peredaran Narkotika di Wilayah ALKI II

Jalur laut di Indonesia mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan penggunaan narkoba. Garis pantai yang luas dan banyak pulau di negara ini menjadikannya pusat utama perdagangan narkoba (Latschan, 2015). Jalur laut tradisional, yang dulunya digunakan untuk mengangkut narkoba seperti opium, telah diubah menjadi jalur pengiriman narkoba jenis baru seperti tablet kristal metamfetamin (Salleh, 2023). Meningkatnya lokasi produksi di Segitiga Emas dan Bulan Sabit Emas telah mendorong pergeseran ini. Pandemi COVID-19 semakin mengubah lanskap perdagangan narkoba, dimana jaringan sindikat semakin bergantung pada perdagangan maritim. Jalur Maritim Barat, yang menghubungkan garis pantai selatan dan barat Myanmar di sepanjang Laut Andaman dan Selat Malaka ke pasar-pasar lain di kawasan ini, telah menjadi pusat perdagangan ini.

Ada tiga ALKI utama di Indonesia, dengan ALKI II yang paling sentral, berpusat di sekitar Selat Makassar. Selat Makassar menghadirkan risiko penyelundupan narkoba yang signifikan karena berfungsi sebagai “saluran” perairan Indonesia. Karena kelembapan luar

yang diakibatkan oleh penggunaan narkoba, maka narkoba digunakan sebagai sarana kesehatan luar. Selain itu, jumlah narkoba yang beredar juga meningkat secara signifikan. Penduduknya terkena dampak perdagangan narkoba hampir di setiap tingkatan. Penggunaan narkoba tidak terbatas pada masyarakat umum; hal ini juga berdampak pada sistem peradilan dan sipil pemerintah. Salah satu pertimbangan penting adalah meningkatkan penggunaan narkoba di kalangan siswa kelas satu dan dua (Rachmawati, 2016).

Statistik menunjukkan bahwa jumlah pengguna narkoba di Indonesia meningkat secara signifikan. Terdapat 4,2 juta pengguna pada bulan Juni 2015 dan 5,9 juta pengguna pada bulan Oktober 2015. Hal ini menunjukkan bahwa hanya terjadi peningkatan 1,7 juta pengguna narkoba dalam waktu 4 minggu saja. Provinsi Sulawesi Selatan, dengan 128 ribu pengguna narkoba, merupakan provinsi kesembilan terpadat di Indonesia, dengan 5,9 juta pengguna narkoba. Jumlah kasus semakin meningkat pada tahun 2016, mencapai 133.503 (1,95%), dimana 15% diantaranya menggunakan suntikan dan 40% merupakan pengguna narkoba berat. Dengan jumlah pengguna narkoba sebanyak 138.937 jiwa (2,27% dari total penduduk), Provinsi Sulawesi Selatan menduduki peringkat ketujuh pengguna narkoba di Indonesia pada tahun 2017. Berdasarkan pelayaran, 70% peredaran narkoba di Sulsel melalui jalur laut, 20% melalui jalur bandara, dan 10% melalui jalur laut. paket jasa pengiriman (Rachmawati, 2016).

Peredaran narkoba dilakukan dengan berbagai cara. Kapal-kapal mulai dari kapal pesiar mewah, perahu pompa yang dimodifikasi, dan perahu Iran diduga digunakan dalam perdagangan narkoba yang sedang berkembang ini (Salleh, 2023). Narkoba seringkali dipasang pada alat pelacak dan dijatuhkan ke laut untuk kemudian diambil (Wong & Ng, 2023). Selain itu, obat-obatan yang bersumber dari luar Indonesia, seperti Eropa, India, dan Iran, dikirim melalui Kamboja, Thailand, dan Malaysia sebelum sampai di tanah Indonesia.

Upaya Pemerintah Indonesia dalam Pemberantasan Peredaran Narkotika di Wilayah ALKI II)

Banyak dari berbagai pihak terlibat dalam peredaran narkoba di Indonesia. Kelompok kriminal, yang seringkali terlibat dalam berbagai aktivitas terlarang, termasuk perdagangan manusia, penyelundupan migran, dan perdagangan narkoba, memainkan peran penting (UNODC, 2024). Warga negara asing juga terlibat, dan beberapa di antaranya menghadapi hukuman mati karena tuduhan terkait narkoba (Fransiska, 2022). Peran kelompok kejahatan terorganisir Tiongkok dan Iran juga hadir dalam industri narkoba di Indonesia. Meskipun ada upaya pemerintah untuk memerangi ancaman-ancaman ini, kapasitas lembaga dan pejabat untuk menghadapinya tampaknya masih belum memadai (UNODC, 2024).

Selain itu, seiring dengan bertambahnya populasi pengguna narkoba, maka semakin banyak jenis dan variasi obat yang dikembangkan. Setiap tahun, sejumlah jenis obat baru dikembangkan, dan efek sampingnya menyebabkan orang semakin menjauh dari nilai-nilai kemanusiaan. Berdasarkan data CNN pada tahun 2015, dilaporkan bahwa 35 jenis obat berbeda—dari 251 jenis obat di seluruh dunia—masuk ke Indonesia pada tahun 2015. Hingga tahun 2017, Indonesia merupakan rumah bagi 68 dari 800 jenis obat yang ditemukan di seluruh dunia (Rachmawati, 2016).

Pemerintah Indonesia sangat menyadari masalah perdagangan narkoba dan telah bersikap proaktif dalam upaya memerangi ancaman ini. Menurut Setiyono, (2020) pemerintah telah meratifikasi banyak instrumen hukum internasional yang penting dan terus meningkatkan kapasitas aktor dan lembaga kelembagaan. Namun, meskipun terdapat upaya-upaya tersebut, kapasitas lembaga dan pejabat untuk menghadapi ancaman-ancaman tersebut tampaknya masih belum memadai.

Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 menggantikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1997 tentang pengenalan narkoba di Indonesia. Paragraf berikut menjelaskan implikasi penggunaan zat adiktif dan psikotropika yang dibahas dalam Pasal 74, 113, 118, 119, 121, 132,

133, dan 144. Jumlah minimum untuk narkoba adalah 20 tahun penjara, seumur hidup, atau hukuman mati. Namun informasi dan data yang dapat diandalkan diperlukan untuk meningkatkan penegakan dan pencegahan kejahatan terhadap hewan di Indonesia terkait dengan pelanggaran hukum, khususnya dalam kasus eksploitasi hewan di Selat Makassar (Alam, 2009).

Pemberantasan peredaran narkoba di Indonesia dapat dicermati melalui data jumlah tersangka tindak pidana narkoba yang diungkap Badan Narkotika Nasional antara tahun 2015 hingga 2022 di sekitar ALKI II :

Table 1. Jumlah Tersangka Tindak Pidana Narkoba Sekitar Jalur ALKI II

Wilayah	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sulawesi Selatan	1.621	3.591	2.282	2.229	2.129	2.984	2.879
Sulawesi Tengah	302	421	504	678	645	776	743
Sulawesi Tenggara	404	456	287	434	301	493	505
Sulawesi Utara	998	1.674	268	178	191	217	260
Sulawesi Barat	-	128	201	326	221	440	411
Gorontalo	33	62	70	129	153	196	168
Nusa Tenggara Timur	72	60	15	155	89	55	28
Nusa Tenggara Barat	313	242	609	931	926	735	753

Sumber Data : Badan Narkotika Nasional, 2023.

Sabu berasal dari Malaysia, negara yang merupakan bagian dari jaringan jalur perdagangan global yang memajukan Asia Tenggara, khususnya Indonesia. Penyelundupan narkoba dari Malaysia sudah sampai ke wilayah Makassar, seperti informasi BNNP Sulsel dan lembaga kelautan lainnya. Perdagangan narkoba telah mengakibatkan banyak penangkapan di wilayah Sulawesi Selatan. Penerapan langkah-langkah keamanan yang dilaksanakan oleh badan-badan pengatur industri maritim untuk menghentikan penyelundupan Meskipun petugas intelijen telah sering mencari dan mengumpulkan informasi awal untuk digunakan dalam melakukan operasi, penyelundupan narkoba di Selat Makassar terus terjadi pada tingkat yang relatif tinggi. Hal ini dilakukan baik secara mandiri maupun bersama-sama. Dalam hal ini, terdapat perbedaan yang mencolok antara keduanya; Operasi sering kali dilakukan berdasarkan data intelijen, namun tidak mampu membatasi perdagangan narkoba yang ada saat ini (Hutagalung, 2017).

Dampak Pencemaran Laut Global oleh Perdagangan Narkoba di Wilayah ALKI II Terhadap Kehidupan Laut

Dampak pencemaran laut global terhadap kehidupan laut, khususnya dalam konteks perdagangan narkoba di wilayah ALKI II, mengungkap adanya interaksi yang kompleks antara faktor lingkungan, sosial, dan ekonomi. Perdagangan narkoba, yang difasilitasi oleh jalur laut yang luas dan seringkali tidak diatur, berkontribusi terhadap pencemaran laut dan menimbulkan ancaman signifikan terhadap keanekaragaman hayati laut. Aktivitas terlarang ini tidak hanya mengganggu ekosistem laut namun juga mempunyai potensi dampak sosio-ekonomi bagi masyarakat yang bergantung pada ekosistem tersebut (Bruwer, 2020).

Strategi konservasi laut sedang diterapkan oleh berbagai pemangku kepentingan untuk memitigasi dampak ini. Strategi-strategi ini berkisar dari penetapan kawasan perlindungan laut hingga penerapan peraturan yang lebih ketat mengenai kegiatan maritim (Ward et al., 2022). Namun, efektivitas strategi ini bergantung pada beberapa faktor, termasuk kapasitas penegakan hukum, keterlibatan pemangku kepentingan, dan kerja sama internasional (Ward et al., 2022).

Dalam situasi saat ini, meskipun ada upaya untuk memerangi perdagangan narkoba dan mendukung konservasi laut, tantangan masih tetap ada. Sifat dinamis dari jaringan obat-obatan terlarang, luasnya lingkungan laut, dan rumitnya faktor sosio-ekonomi yang terlibat menjadikan masalah ini rumit untuk diatasi (Bruwer, 2020). Oleh karena itu, pendekatan multi-aspek yang menggabungkan penegakan hukum yang kuat, kerja sama internasional yang kuat, strategi konservasi yang komprehensif, dan inisiatif pembangunan berkelanjutan sangat penting untuk melindungi kehidupan laut dan ekosistem di kawasan ALKI II dan sekitarnya (Fan et. al., 2022).

KESIMPULAN

Indonesia adalah pemain kunci dalam arena perdagangan global dalam hal pertumbuhan ekonomi dan kualitas udara. Jalur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang menghubungkan laut bagian timur dan barat merupakan nama lain dari gelombang perdagangan global tersebut. Dengan demikian, runtuhnya perdagangan ALKI dapat berdampak negatif terhadap pertumbuhan ekonomi penduduk Indonesia, namun juga dapat menciptakan peluang eksternalitas positif, seperti pembohong, penangkapan ikan, dan ekspor senjata ke Indonesia, serta peningkatan ekspor narkoba. buruh.

Penyelundupan narkoba ke wilayah Indonesia dapat dilakukan dengan beberapa cara: melalui udara, laut, dan darat. Narkoba asal Malaysia terutama disalurkan melalui jalur ALKI II yang bertujuan menjangkau sejumlah lokasi antara lain Tarakan, Derawan, Bontang, Palu, Pare-Pare, dan Makassar. Keberadaan Doktrin Poros Maritim Dunia telah membantu dalam beberapa hal, termasuk penurunan jumlah kasus di dekat wilayah jalur ALKI II. Namun karena semakin canggihnya teknik yang digunakan oleh para pengedar narkoba tersebut, maka Doktrin Poros Maritim Dunia tidak selalu terlihat ketika mengkaji sisi peredaran narkoba di kawasan jalur ALKI II.

Eksplorasi dampak pencemaran laut global terhadap kehidupan laut, khususnya dalam konteks perdagangan narkoba di wilayah ALKI II, mengungkap adanya interaksi yang kompleks antara faktor lingkungan, sosial, dan ekonomi. Terlepas dari penerapan strategi konservasi laut, sifat dinamis dari jaringan obat-obatan terlarang, luasnya lingkungan laut, dan rumitnya faktor sosio-ekonomi yang terlibat menjadikan masalah ini rumit untuk diatasi. Oleh karena itu, pendekatan multi-sisi yang menggabungkan penegakan hukum yang kuat, kerja sama internasional yang kuat, strategi konservasi yang komprehensif, dan inisiatif pembangunan berkelanjutan sangat penting untuk melindungi kehidupan laut dan ekosistem di kawasan ALKI II dan sekitarnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif* (P. Rappanna, Ed.; 1st ed., Vol. 1). CV. Syakir Media Press.
- Alam, A. S. (2009). Analisis Kebijakan Publik Sosial di Perkotaan Sebagai Sebuah Kajian Implementatif. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 2(1), 81–96.
- Anugrahdwi. (2023, July 24). *Potensi Ekonomi Maritim Indonesia*. Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. <https://pascasarjana.umsu.ac.id/potensi-ekonomi-maritim-indonesia/>
- Andriani, A. (2018). *Saya Indonesia, Negara Maritim Jati Diri Negaraku*. CV Jejak (Jejak Publisher).

- Ambari, M. (2019, March 29). *Seperti Apa Kebijakan Kelautan Indonesia untuk Kedaulatan Maritim?* Mongabay. <https://www.mongabay.co.id/2019/03/29/seperti-apa-kebijakan-kelautan-indonesia-untuk-kedaulatan-maritim/>
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2018, March 2). *Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>
- Bichler, G., Malm, A., & Cooper, T. (2017). Drug supply networks: a systematic review of the organizational structure of illicit drug trade. *Crime Science*, 6, 1-23.
- Bruwer, C. (2020). Smuggling and trafficking of illicit goods by sea. *Global challenges in maritime security: an introduction*, 49-73.
- Fan, H., Huang, M., Chen, Y., Zhou, W., Hu, Y., & Wei, F. (2023). Conservation priorities for global marine biodiversity across multiple dimensions. *National Science Review*, 10(6), nwac241.
- Fransiska, Asmin. (2022). Indonesia's zero tolerance drug laws leave hundreds on death row. *The Jakarta Post*. Diakses melalui: <https://www.thejakartapost.com/opinion/2022/08/31/indonesias-zero-tolerance-drug-laws-leave-hundreds-on-death-row.html>
- Hutagalung, S. M. (2017). Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) : Manfaatnya dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia. *Jurnal Asia Pacific Studies*, 1(1), 75–91. <http://ejournal.uki.ac.id/index.php/japs/article/view/>
- Hardiana, I., & Trixie, B. (2014, October 21). *Menuju Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim*. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. <https://setkab.go.id/menuju-indonesia-sebagai-negara-poros-maritim/>
- Jannah, R. (2020, September 23). *Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Keluarga Mahasiswa Ilmu Perikanan Universitas Gadjahmada. <https://kmip.faperta.ugm.ac.id/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/>
- Kantor Komunikasi Publik. (2020, August 31). *Indonesia Bisa Sejahtera dari Sektor Ekonomi Kelautan*. Universitas Padjajaran. <https://www.unpad.ac.id/2020/08/indonesia-bisa-sejahtera-dari-sektor-ekonomi-kelautan/>
- Kominfo. (2016, October 18). *Menuju Poros Maritim Dunia*. Kementerian Komunikasi Dan Informatika Republik Indonesia. https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata
- Latschan, Thomas. (2015). A major drug hub. *Deutsche Welle*. Diakses melalui: <https://www.dw.com/en/unodc-indonesia-is-a-major-drug-trafficking-hub/a-18231494>
- Lemhannas RI. (2022, August 25). *Laut, Jalur Penting Perdagangan*. Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia. <https://www.lemhannas.go.id/index.php/publikasi/press-release/1693-laut-jalur-penting-perdagangan>
- Lemhannas RI. (2023, June 14). *Menjaga Stabilitas Konektivitas Maritim Melalui Kolaborasi*. Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia. <https://www.lemhannas.go.id/index>

php/publikasi/press-release/1939-menjaga-stabilitas-konektivitas-maritim-melalui-kolaborasi

- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (2018). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook*. sage.
- Najeri, M., Syahrin, A., Muhammadiyah, U., & Timur, K. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. In *Indonesian Perspective* (Vol. 3, Issue 1).
- Panrb. (2021, September 24). *Presiden Jokowi: Kerja Nyata Kokohkan Identitas Indonesia Sebagai Bangsa Maritim*. Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara Dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia. <https://menpan.go.id/site/berita-terkini/daristana/presiden-jokowi-kerja-nyata-kokohkan-identitas-indonesia-sebagai-bangsa-maritim>
- Pratama, C. D., & Nailufar, N. N. (2020, December 25). *Upaya Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia*. Kompas. https://www.kompas.com/skola/read/2020/12/25/190408269/upaya-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia?page=all#google_vignette
- Rachmawati, I. (2016, January 11). *Buwas : Pengguna Narkoba di Indonesia Meningkatkan Hingga 5,9 Juta Orang*. Kompas.
- Rahmadani, S., Kusmanto, H., & Warijo. (2019). Strategi Cina menghadapi “Malacca Dilemma” dalam Rangka Pengamanan Jalur Energy Cina di Selat Malaka. *JUPIIS: PENDIDIKAN ILMU-ILMU SOSIAL*, 11(1),135. <https://doi.org/10.24114/jupiis.v11i1.12680>
- Salleh, Asyura. (2023). Illicit Maritime Drug Trafficking as An Evolving Threat To Southeast Asia’s Maritime Security. Asia Maritime Transparency Initiative. Diakses melalui: <https://amti.csis.org/illicit-maritime-drug-trafficking-as-an-evolving-threat-to-southeast-asias-maritime-security/>
- Setiyono, J. (2020). Integrated policy management of narcotics trafficking as transnational organized crime in Indonesia. *Diponegoro Law Review*, 5(2), 260-276.
- Supartono, Sugiharto, S., & Adriyanto, A. (2020). Peran Instansi Kemaritiman Dalam Pencegahan Penyeludupan Narkoba di ALKI II (Studi Kasus di Selat Makassar Periode 2015-2019). *Jurnal Keamanan Maritim*, 6(2), 161–181. <https://regional.kompas.com/read/2016/01/11/1431>
- UNODC. (2024). Indonesia: Counter transnational organized crime and illicit trafficking. UNODC. Diakses melalui: <https://www.unodc.org/indonesia/en/issues/counter-transnational-organized-crime-and-illicit-trafficking.html>
- Ward, D., Melbourne-Thomas, J., Pecl, G. T., Evans, K., Green, M., McCormack, P. C., ... & Layton, C. (2022). Safeguarding marine life: conservation of biodiversity and ecosystems. *Reviews in fish biology and fisheries*, 32(1), 65-100.
- Wong, May & Ng, Darelle. (2023). Drug smugglers in Southeast Asia have found a way past land patrols – the sea route. Channel News Asia. Diakses melalui:

<https://www.channelnewsasia.com/asia/drugs-smugglers-traffickers-east-southeast-asia-maritime-sea-route-crystal-meth-3544861>