

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Konsep kemaritiman telah menjadi karakter leluhur negara Indonesia semenjak masih disebut sebagai wilayah Nusantara. Hal ini dibuktikan dengan catatan sejarah mengenai kekuatan maritim dua kerajaan yang menguasai wilayah Asia Tenggara, yaitu Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit. Bermodalkan pemanfaatan kemampuan bahari atau kemaritiman dan kekuatan militer yang kuat kedua kerajaan ini menguasai tiga wilayah laut yang penting kala itu yaitu Laut Jawa, Laut Banda dan Laut Flores. Dengan pencapaian tersebut kehidupan kemaritiman merupakan hal yang fundamental bagi sejak dulu. Kejayaan ini pun baru runtuh setelah pada abad ke 16 negara-negara eropa menjajah wilayah Nusantara. Ketika kolonialisme dan kapitalisme yang dibawa mempengaruhi kepedulian nenek moyang terhadap wilayah kelautannya. Dari yang semula bersifat pengolahan dan pemanfaatan agraria dan kemaritiman menjadi industri. Lautpun tidak lagi menjadi prioritas, karakter mengenai kemaritiman mulai ditinggalkan, proses meninggalkan ini kemudian berlangsung hingga masa kemerdekaan. Dalam masa kemerdekaan Indonesia pun, para *founding fathers* dari negara ini menyadari karakter dari Indonesia adalah sebagai *archipelagic state*, dan memiliki kemampuan bakat alami sebagai negara maritim. Oleh karena itu dari dulu hingga sekarang penekanan arah bangsa ini diarahkan agar kembali menjadi poros kekuatan kemaritiman. (Maritim Tours, 2017)

Pembangunan berorientasi kemaritiman sebenarnya telah dilaksanakan sejak kepemimpinan Soekarno melalui Deklarasi Djuanda 1957 dan kemunculan konsep Wawasan Nusantara. Kemudian dikembangkan oleh Soeharto dengan mendapatkan pengakuan hukum internasional UNCLOS 1982, dilanjutkan dengan pembentukan Departemen Kelautan dan Perikanan, dan pengembangan Dewan Kelautan Indonesia oleh Abdurrahman Wahid. Beberapa terobosan tersebut kemudian menjadi langkah

fundamental, dan di dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional tahun 2005-2025 terdapat kebijakan untuk membuat Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasis kepentingan nasional.

Secara letak geografis, Indonesia dilewati garis khatulistiwa pada $94^{\circ}45'$ BT – $141^{\circ}01'$ BT dan $06^{\circ}08'$ LU – $11^{\circ}05'$ LS. Indonesia memiliki wilayah total sebesar 7,7 juta km^2 , dengan luas wilayah laut sebesar 5, 8 juta km^2 atau luas wilayah laut ini hampir $\frac{3}{4}$ dari total luas wilayahnya. Pembagian wilayah laut yaitu sebesar 2,7 juta km^2 untuk Zona Ekonomi Eksklusif, laut nusantara 2,3 juta km^2 , kemudian perairan teritorial 0,8 juta km^2 . Selain itu secara wilayah, data ini telah diakui oleh *United Nations Convention of The Sea* (UNCLOS 1982). Panjang garis pantai 99.093 km. Dalam jumlah pulau, Indonesia memiliki 17.504 gugusan pulau, sebanyak 13.466 pulau sudah memiliki nama, dan sedangkan 4.038 pulau belum bernama. Sementara yang sudah diverifikasi oleh PBB di tahun 2012 berjumlah 13.466 pulau. Hal ini menempatkan sebagai negara kepulauan (*Archipelago*) terbesar di dunia. (Badan Pusat Statistik, 2015)

Terletak di daerah equator dan dilewati garis khatulistiwa Indonesia secara SDA memiliki banyak potensi seperti keanekaragaman makhluk hidup, melimpahnya potensi perikanan, keindahan pariwisata alam, dan SDA yang lain. Kemudian secara geopolitik dan geostrategis Indonesia juga bersebelahan dengan dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Hindia. Kedua samudera ini jelas memiliki potensi besar, terutama mengenai jalur lintas komoditas antar negara. Oleh karena itu, perlu adanya penekanan mengenai pentingnya peningkatan infrastruktur, pelayanan, fasilitas, akses dan modernisasi pelabuhan di Indonesia. (Presiden RI, 2015)

Sedangkan dalam potensi sumber daya alamnya, menurut Dahuri setidaknya terdapat sebelas potensi kelautan Indonesia yang dapat dimanfaatkan. Diantaranya yaitu; perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan hasil perikanan, industri bioteknologi kelautan, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, kehutanan, perhubungan laut, sumber

daya pulau-pulau kecil, industri dan jasa maritim, serta sumber daya alam nonkonvensional. (Badan Pusat Statistik, 2015)

Dari sektor perikanan, termasuk perikanan tangkap, budidaya maupun pengolahan Indonesia diperkirakan memiliki potensi total sebesar 6,2 juta ton/tahun. Namun yang hanya mampu dimanfaatkan sebesar 45%. Mendapat julukan sebagai negara dengan keanekaragaman hayati paling besar (*mega diversity*) beragam ikan konsumsi, industri termasuk industri ikan hias pun ada di Indonesia. Sementara pada Bidang Pertambangan dan Energi, dari data geologi kelautan Indonesia memiliki minyak bumi dan gas yang 70% berada di laut dan diperkirakan bernilai $\pm 106,2$ milyar barrel, dengan 16 milyar barrel yang diketahui secara pasti, dan $\pm 7,5$ milyar barrel telah dieksplotasi (Ardana, 2002)

Di sektor lain yang masih menyangkut sektor ekonomi yang berhubungan dengan aspek sosial terdapat beberapa potensi yang seharusnya menjadi unggulan, seperti sektor pariwisata. Secara umum pada tahun 2017 dan beberapa tahun terakhir, wisatawan yang berasal dari Tiongkok, Australia, Jepang, India, Singapura dan Malaysia mendominasi jumlah wisatawan yang pergi ke Indonesia. Sementara itu di sektor pariwisata di bidang kelautan atau wisata bahari sedang menjadi tren dunia. Wisata berupa keindahan alam pantai, laut, terumbu karang, dan berbagai jenis ikan hias yang berkisar 263 jenis ikan harus dikembangkan karena menjadi potensi utama untuk pariwisata kelautan. Selain wisata dengan alam, konservasi flora maupun fauna di wilayah pesisir juga menjadi potensi. Hutan mangrove terluas terdapat di Pulau Papua dengan ukuran 1,64 juta ha kemudian diikuti oleh hutan mangrove di Pulau Bali dan Nusa Tenggara. Belum lagi, di setiap sektor ini berpotensi untuk menarik tenaga kerja. (Badan Pusat Statistik, 2015). Dengan demikian maka sebenarnya dapat dilihat bahwa secara sumber daya Indonesia telah memiliki potensi sebagai negara maritim.

Sementara itu berselang satu tahun semenjak terpilihnya Presiden Indonesia terpilih periode 2014-2019 Ir. Joko Widodo yaitu November 2015, pada Konferensi Tingkat

Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar Presiden Republik Indonesia mengungkapkan gagasannya kepada dunia internasional bahwa akan mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Gagasan mengenai poros maritim yang Joko Widodo bawa ini merupakan gagasan strategis yang menekankan adanya saling keterhubungan antar pulau, pengembangan industri dan perekonomian yang bersifat bahari seperti perikanan, wisata dan kapal, perbaikan sarana transportasi laut, kemandirian maritim serta pengembangan sosial-kemanusiaan dan kebudayaan.

Dalam konferensi tersebut Joko Widodo juga menegaskan bahwa:

“Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa,”. (Presiden RI, 2015)

Dalam Shekhar (2018) menjelaskan bahwa menurut tim yang merumuskan visi PMD tujuan utama dari visi ini adalah untuk membangun negara kemaritiman yang berdaulat, maju, independen, dan kuat sehingga mampu berkontribusi bagi secara kewilayahan maupun global dalam hal perdamaian dan keamanan yang disesuaikan dengan kepentingan nasional.

Kendati demikian, berkaitan dengan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia Indonesia masih memiliki beberapa kendala. Pertama, secara obyektif pun tidak dapat dipungkiri bahwa selama ini pembangunan infrastruktur dan fasilitas yang ada di Indonesia lebih banyak dibangun dan difokuskan di wilayah darat. Berbanding terbalik dengan pembangunan infrastruktur di laut yang dapat digunakan untuk mendukung kegiatan kemaritiman. Padahal Indonesia berpegang pada Wawasan Nusantara sebagai konsepsi geopolitik untuk dijadikan sebagai landasan pembangunan negara (Ardana, 2002). Apabila demikian, maka seharusnya pemerintah sadar bahwa sejak dulu hingga kini, hal yang tidak berubah secara geografis adalah fakta bahwa hampir tiga perempat wilayah Indonesia adalah wilayah laut. Sehingga

pembangunan laut pun setidaknya harus mendapat perhatian lebih dibandingkan sebelumnya.

Kedua, pemeliharaan dan pengefektifan sumberdaya yang dimiliki Indonesia. Termasuk seperti penyelesaian sengketa perbatasan wilayah, pengelolaan keanekaragaman hayati dan peran untuk menjaga lingkungan dan iklim. Ketiga, Indonesia masih memiliki permasalahan terutama terkait dengan *transnational crime* atau kejahatan lintas negara. Seperti pembajakan kapal oleh para perompak, *illegal fishing*, *human trafficking* dan penyelundupan menjadi isu prioritas bagi Indonesia untuk diselesaikan. Keempat, pembangunan ekonomi berkelanjutan di wilayah pesisir. Hal ini juga masih berkaitan dengan pembangunan infrastruktur maupun fasilitas masyarakat. Selain itu juga diperlukan adanya kerjasama yang komprehensif dengan para pengusaha baik lokal maupun internasional untuk mengembangkan sektor perekonomian tersebut.

Meskipun memiliki beberapa permasalahan dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, sebenarnya visi yang diusung oleh Joko Widodo telah sesuai dengan momentum peran Indonesia di kancah internasional. Hal ini dikarenakan pada tahun 2015 hingga 2017 Indonesia ditunjuk sebagai ketua *Indian Ocean Rim Association* (IORA) dengan Afrika Selatan sebagai wakilnya. Kedua negara ini diangkat pada Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) ke-15 di Padang.

Indian Ocean Rim Association (IORA) adalah organisasi kawasan yang berada di kawasan Samudera Hindia. IORA dibentuk pada 6-7 Maret 1997 dan memiliki nama awal *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC). Nama ini kemudian baru dirubah pada PTM ke 13 di Perth, Australia dengan tujuan agar terdapat kesadaran publik bahwa asosiasi ini adalah wadah bagi negara-negara di Samudera Hindia. (Kementrian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015)

IORA sebagai pelopor, dan satu-satunya organisasi regional di Samudera Hindia dalam beberapa tahun terakhir juga tumbuh dengan pesat, dengan saat ini memiliki 21 negara

anggota. Selain status sebagai negara anggota IORA juga memiliki status negara mitra dialog dengan tujuh negara lain. Tujuan utama IORA ialah untuk mengembangkan ekonomi yang berkelanjutan dan seimbang bagi seluruh negara anggota dan menciptakan landasan yang kuat bagi kerja sama ekonomi regional melalui upaya-upaya fasilitasi perdagangan dan menghilangkan hambatan-hambatan perdagangan (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015).

Dengan tujuan dan potensi dimiliki IORA maka organisasi ini kemudian dijadikan salah satu corong untuk meraih kepentingan nasional Indonesia. Kementerian Luar Negeri (Kemlu) menjadi alat utama yang akan digunakan untuk merealisasikan rencana tersebut. Melalui Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri 2015-2019 Kemlu telah menyatakan bahwa kerjasama dengan IORA termasuk kedalam bagian rencana Penguatan Diplomasi Ekonomi. Di dalam rencana tersebut juga telah disebutkan bahwa kerjasama dengan negara anggota IORA memiliki potensi besar. Dengan kesempatan dan momentum yang ada, tentunya diperlukan upaya penuh oleh seluruh otoritas terkait dan oleh berbagai lapisan (*multiplication of authority*) untuk mengambil kesempatan ini. (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015).

Oleh karena itu IORA dinilai merupakan wadah yang penting bagi kepentingan Indonesia baik bagi solusi penyelesaian permasalahan kemaritiman Indonesia, maupun sebagai alat untuk mewujudkan visi Poros Maritim Dunia. Karena selain untuk pembangunan ekonomi maritim, kerjasama dengan IORA juga akan menargetkan kepada fokus untuk pemberantasan *illegal fishing* dan *human trafficking*. Melalui perencanaan ini Kemenlu juga menegaskan bahwa sudah waktunya bagi Indonesia sebagai negara yang terletak diantara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik untuk menunjukkan peran aktif dan kepemimpinannya

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan diatas, maka dapat dirumuskan pokok permasalahan penelitian sebagai berikut:

“Bagaimana upaya Indonesia memanfaatkan posisi ketua IORA di tahun 2015-2017 dalam menyelesaikan permasalahan kemaritiman untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia?”

C. Landasan Konsep

1. Diplomasi Maritim

Diplomasi Maritim menurut Laksda TNI Agus Setiadji, S.AP adalah penggabungan dari dua konsep yaitu diplomasi dan negara maritim. Diplomasi memiliki arti praktik bernegosiasi oleh seseorang yang biasanya mewakili negara, maupun organisasi. Sementara negara maritim adalah negara yang dikelilingi lautan dan menjadikan laut sebagai sumber kehidupan. Sehingga Diplomasi Maritim dapat diartikan sebagai negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan (Setiadji, 2017).

Joko Widodo juga telah menyebutkan bahwa Diplomasi Maritim merupakan pilar ke empat dalam Lima Pilar Utama agenda pembangunan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yang berbunyi:

“Menerapkan Diplomasi Maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.” (Kementrian Luar Negeri, 2014)

Dalam konteks mewujudkan visi Poros Maritim Dunia Indonesia melalui IORA, Diplomasi Maritim menjadi erat kaitannya dengan diplomasi ekonomi. Karena tujuan utama dari penggunaan diplomasi ini adalah dengan terwujudnya pembangunan ekonomi melalui pemanfaatan serta memaksimalkan sumberdaya dibidang kemaritiman. Diplomasi Maritim juga menjadi salah satu strategi konkrit Kemenlu dan telah disebutkan didalam Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri 2015-2019. Dalam rencana tersebut Diplomasi Maritim termasuk kedalam rencana Penguatan Diplomasi Ekonomi (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015). Fokusnya adalah kepada pemanfaatan Diplomasi Maritim untuk menjaga kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.

2. Keamanan Maritim (Maritime Security)

Menurut Geoffrey Till keamanan maritim merupakan sebuah istilah baru yang ruang lingkupnya tidak lagi membahas hal-hal yang bersifat tradisional seperti pengendalian dan ekspedisi militer di laut, melainkan menjaga ketertiban di laut yang menjadi sumber daya alam, sarana transportasi, dan aspek penting dalam lingkungan hidup. Hal ini berarti keamanan maritim tidak hanya berfokus pada aksi militer (gencatan senjata) saja, tetapi juga aktivitas perikanan, pencemaran laut yang disengaja, serta kegiatan penelitian atau survei yang bertempat di laut. (Nugraha & Sudirman, 2016)

Kemudian dalam dokumen *The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63)*, secara komponen ancaman Keamanan Maritim selalu dibahas berdasarkan tiga ancaman, yaitu; (1) Tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against*

shipping and offshore installations), (2) Pembajakan dan perampokan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*), (3) Lalu lintas obat terlarang dan narkotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*). Di samping itu terdapat pula kesepakatan bahwa skope ancaman terhadap Keamanan Maritim bersifat global dan karena itu membutuhkan kerjasama internasional, khususnya dari negara-negara pantai (*costal states*) dalam penanganannya (Keliat, 2009).

Titik temu antara pilar Poros Maritim Joko Widodo dengan agenda prioritas IORA terutama ada pada agenda IORA untuk mewujudkan keselamatan dan Keamanan Maritim, dan pengelolaan perikanan. Sehingga secara konteks penggunaan konsep Keamanan Maritim pada rumusan pilar ini merujuk bahwa, Joko Widodo mengindikasikan dirinya memahami Keamanan Maritim ini lebih kepada kewananaan yang bersifat non-tradisional.

Ditambah lagi bahwa keamanan dan keselamatan maritim di kawasan Samudera Hindia menghadapi sejumlah tantangan, yaitu berupa ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional, antara lain perompakan, pencurian ikan, perdagangan manusia, penyelundupan narkoba, perdagangan senjata, polusi maritim, dan perubahan iklim. Oleh karena itu IORA yang memiliki suatu tujuan untuk menjamin perpindahan orang, barang, energi, dan sumber daya melalui Samudera Hindia dengan aman dan tanpa gangguan menjadi alat yang penting untuk mewujudkan keamanan maritim. (Roza, 2015).

D. Fokus Riset

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan diatas, maka dapat dirumuskan fokus penelitian sebagai berikut:

1. Penelitian ini berfokus kepada upaya yang Indonesia telah laksanakan dalam tugasnya sebagai ketua IORA.
2. Upaya Indonesia menyelesaikan permasalahan kemaritiman sebagai wujud penerapan visi Poros Maritim Dunia melalui IORA tahun 2015-2017.
3. Keefektifan penggunaan strategi yang dipakai dalam diplomasi Indonesia dengan batasan konsep Diplomasi Maritim dan Keamanan Maritim.

E. Tujuan Penulisan

1. Penelitian ini akan mengetahui penerapan konsep Diplomasi Maritim dan Keamanan Maritim untuk meninjau kesesuaian antara penerapan visi Poros Maritim Dunia oleh Presiden Joko Widodo dengan IORA.
2. Untuk mengetahui peran dan upaya Indonesia dalam menerapkan visi Poros Maritim Dunia melalui IORA.
3. Dapat dijadikannya sebagai bahan tinjauan terkait upaya mewujudkan visi Poros Maritim Dunia.

F. Jangkauan Penelitian

Jangkauan pada penelitian ini adalah mengenai upaya-upaya yang telah dilakukan Indonesia memanfaatkan jabatan sebagai ketua IORA, juga hasil-hasil keputusan yang mempengaruhi Indonesia untuk mewujudkan visi sebagai Poros Maritim Dunia. Selain itu juga pencapaian yang telah diraih Indonesia sebagai ketua IORA, baik untuk negara anggota maupun untuk Indonesia. Penelitian ini akan membatasi secara waktu yaitu masa jabatan Indonesia sebagai ketua IORA, tahun 2015-2017.

G. Metode Penelitian

Penulisan karya tulis ini menggunakan teknik pengumpulan data Telaah Pustaka (*library research*) cara yang digunakan ialah mengumpulkan data dari sumber yang

berhubungan dengan isu yang akan di bahas, dan kemudian akan penulis analisa. Sumber yang akan penulis pakai diantaranya seperti buku, dokumen, laporan, jurnal, artikel internet, surat kabar, dan serta majalah yang berkaitan dengan permasalahan yang penulis teliti. Sehingga data yang penulis dapat akan bersifat sekunder. Kemudian penulis akan menggunakan teknik analisa data kualitatif. Pembahasan dan analisa akan berdasarkan kumpulan fakta yang ada kemudian di hubungkan antara fakta yang satu dengan fakta yang lainnya, kemudian ditarik sebuah kesimpulan menggunakan konsep yang ada.

H. Sistematika Penulisan

Untuk memperjelas arah pembahasan pada karya tulis ini, maka penulis membagi lima bab bahasan dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Pada bagian pendahuluan, karya ini akan membahas mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, kerangka konsep, argumen penelitian, tujuan penelitian, metode pengumpulan data, jangkauan penulisan, dan sistematika penulisan.

BAB II : Posisi Strategis IORA bagi Negara-Negara Samudera Hindia

Pada bab ini akan membahas mengenai latar belakang dan riwayat, sejarah dari aktor yang terlibat. Aktor yang dimaksud yaitu terfokus kepada IORA sebagai organisasi internasional. Mengenai struktur, cara kerja dan isu yang diselesaikan. Selain itu juga akan memberikan gambaran potensi dan tantangan Samudera Hindia pada IORA.

BAB III : Peluang dan Peran Indonesia Sebagai Ketua IORA di Periode 2015-2017

Bab ketiga membahas hubungan IORA dengan Poros Maritim Dunia, peran yang telah dilakukan Indonesia seperti perjanjian yang telah dibuat, perkembangan yang telah dilakukan, inisiatif yang diterapkan oleh Indonesia selama menjadi ketua IORA.

BAB IV: Penggunaan Diplomasi Maritim dan Keamanan Maritim Sebagai Implementasi Visi Poros Maritim Dunia

Bab keempat akan mengaitkan dan membahas antara peran yang telah dilakukan Indonesia, kebijakan IORA dan analisa upaya tersebut terhadap terwujudnya visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

BAB V : Kesimpulan

Bab ini akan memberikan kesimpulan atau hasil akhir dari analisa yang telah dilakukan. Sekaligus merangkum materi dari bab-bab sebelumnya.