

PENGGUNAAN DIPLOMASI MARITIM DAN KEAMANAN MARITIM SEBAGAI IMPLEMENTASI VISI POROS MARITIM DUNIA

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
Email: wita.agil.2014@fisipol.umy.ac.id
witaagilananda@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini mencoba mengaitkan hubungan antara visi Poros Maritim Dunia dengan kiprah Indonesia di IORA. Terlebih pada tahun terutama pada tahun 2015-2017, ketika Indonesia bertanggung jawab sebagai ketua IORA. Meski berperan sebagai ketua IORA, Indonesia juga masih memiliki permasalahan internal kemaritiman di tingkat nasional. Fokus terhadap keamanan non tradisional membuat penggunaan konsep diplomasi maritim dan keamanan maritim menjadi sesuai untuk digunakan sebagai alat menganalisa. Hal ini mengingat upaya mewujudkan visi Poros Maritim Dunia melalui IORA terlihat dari inisiatif Indonesia dalam beberapa program.

Kata Kunci: *Poros Maritim Dunia, Diplomasi Maritim, Keamanan Maritim*

ABSTRACT

This research aims to correlate the relation between the Global Maritime Fulcrum vision and Indonesia's role in IORA, specifically during Indonesian leadership in IORA in 2015-2017. Although acting as the Chair of IORA, Indonesia still face national internal maritime problem. The maritime diplomacy and maritime security concept will properly analyze the focus of non traditional maritime security issue. The implementation of Global Maritime Fulcrum vision through IORA can be observed from various program initiatives from Indonesia.

Keyword: Global Maritime Fulcrum, Maritime Diplomacy, Maritime Security

PENDAHULUAN

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, keamanan maritim serta pengembangan sosial-kemanusiaan dan kebudayaan.

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 (Kementrian Luar Negeri Republik Indonesia, 2015).

Dengan tujuan dan potensi dimiliki IORA maka organisasi ini kemudian dijadikan salah satu corong untuk meraih kepentingan nasional Indonesia. Kementrian Luar Negeri (Kemlu) menjadi alat utama yang akan digunakan untuk merealisasikan rencana tersebut. Melalui Rencana Strategis Kementrian 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. (Kementrian 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

Indonesia sendiri dijadikan ketua pada pertemuan *The 15th IORA Council of Ministers Meeting and Its Related Meeting* dilakukan pada 20-23 Oktober 2015 di kota Padang. Pertemuan ini sendiri menghasilkan kesepakatan antara lain: *Padang Communique*, *Declaration on the Establishment of an Ad Committee on the IORA Concord*, dan *IORA Maritime Cooperation Declaration*. Selain itu ketika Indonesia menjabat sebagai ketua, terdapat terobosan untuk membawa sebuah tema pada masa kepemimpinan Indonesia yaitu “*Strengthening Maritime Cooperation in a Peaceful and Stable Indian Ocean*.”. Dengan mengangkat tema ini, Indonesia menjadi ketua pertama yang menggunakan tema dalam masa kepemimpinannya.

Setelah ini akan coba dijelaskan mengenai korelasi antara konsep diplomasi maritim dan keamanan maritim dengan peran yang telah dilakukan Indonesia. Meskipun visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia masih dalam proses penerapannya bahkan setelah Indonesia tidak menjadi ketua IORA, setelah ini akan mencoba menjelaskan upaya penerapan visi tersebut melalui Diplomasi dan Keamanan Maritim.

A. IORA Leader Summit 2017 sebagai Langkah Awal Diplomasi Maritim

Terdapat beberapa pengertian dalam memahami pengertian dari diplomasi maritim. Secara umum Diplomasi Maritim (*Maritime Diplomacy*) menurut Laksda TNI Agus Setiadji, S.AP adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan (Setiadji, 2017). Kemudian dalam penerapan visi PMD, Joko Widodo

telah memasukan upaya diplomasi maritim kedalam rumusan misi pada urutan keempat, 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.”

Menurut Christian Le Miere dalam Riska (2014), mengartikan bahwa diplomasi maritim merupakan alat yang digunakan oleh angkatan laut dan pemerintah suatu negara untuk mencapai kepentingan nasional suatu negara. Sehingga memang terdapat beberapa pemahaman mengenai penggunaan kekuatan angkatan laut dan negara sebagai aktor utama diplomasi maritim. Sedangkan jika melihat dalam pilar PMD Joko Widodo, diplomasi maritim yang dimaksud di dalam pilarnya lebih cenderung kepada penggunaan kerjasama maritim sebagai pelaksanaannya.

Penekanan Indonesia yang lebih memilih melaksanakan visi PMD dengan berkontribusi aktif di IORA dan bersifat kebijakan luar negeri sesuai dengan klasifikasi atau pembagian jenis *national interest* menurut Morgenthau. Ia membagi *national interest* menjadi dua pembagian yaitu *vital interest* dan *secondary interest*. *Vital interest* adalah kepentingan yang memiliki nilai yang sangat penting atau vital dan berkaitan dengan kelangsungan negara, sehingga untuk mencapainya dapat dilakukan melalui perang. Sedangkan *secondary interest* tidak berkaitan langsung dengan kelangsungan negara dan dapat diupayakan melalui kebijakan luar negeri, sehingga visi PMD lebih mengarah kepada *secondary interest*. Menurut Latifah (2017), apabila visi ini tercapai maka akan meningkatkan kemampuan Indonesia sebagai poros maritim dunia, dengan cara meningkatkan integritas wilayah maritim Indonesia dan meningkatkan optimalisasi manfaat hasil maritim dan perekonomian masyarakat Indonesia yang memang memiliki potensi besar. Sehingga visi PMD ini merupakan kepentingan nasional Indonesia yang berupaya untuk melindungi identitas fisik dan juga

ekonomi politiknya. Oleh karena itu, dalam upaya meraih visi ini membutuhkan waktu dan proses yang panjang dan tidak memerlukan kekerasan (Latifah & Larasati, 2017).

Lebih lanjut, Miere memang menjelaskan bahwa terdapat tiga tipologi dalam mengklasifikasikan diplomasi maritim, yaitu *cooperative*, *persuasive* dan *coercive*. Ketiga jenis pembagian ini dapat dilakukan dalam bermacam bentuk program dan operasi maritim, meski kekuatan militer maritim masih memegang peran utama sebagai aktornya (Riska, 2017). Namun apabila mengacu kepada rumusan misi PMD Joko Widodo dalam rumusan tersebut sebenarnya telah dijelaskan bagaimana arah diplomasi maritim yang akan dilakukan oleh Indonesia yang lebih menggunakan kerjasama (*cooperative*) dan perundingan (*persuasive*).

Pemerintah Indonesia melalui Kemlu telah melaksanakan upaya untuk menggunakan IORA sebagai wadah dari diplomasi maritim. Joko Widodo sendiri juga telah menyatakan bahwa Samudera Hindia adalah lautan masa depan Indonesia, sehingga memang berkomitmen untuk meningkatkan diplomasi maritim di wilayah ini. Bahkan tercatat Indonesia juga telah melakukan upaya diplomasi maritim dan berkontribusi secara aktif di IORA semenjak tahun 2010 dan oleh karenanya kemudian Indonesia dipercaya sebagai Wakil Ketua IORA pada tahun 2013. IORA dipandang memiliki kesamaan agenda yaitu pada kelima pilar Poros Maritim Dunia Joko Widodo dengan enam prioritas utama IORA. Namun jika ditilik lebih dalam maka titik temu utama dari kepentingan antara visi PMD dengan enam prioritas IORA terdapat pada agenda dalam mewujudkan keamanan maritim, dan pengelolaan sumber daya.

Selama menjadi ketua IORA peran Indonesia tidak perlu diragukan dengan dilaksanakannya beberapa program yang secara total terdapat kurang lebih 30 pertemuan, program, maupun proyek sebagai upaya Indonesia sebagai ketua IORA. Beberapa diantaranya juga merupakan upaya dari diplomasi maritim, seperti: *The 3rd Indian Ocean Dialogue “Addressing Maritime Security Challenges in the Indian Ocean Through Enhanced Regionalism”*, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melakukan penguatan *Port State Measures* dalam rangka pemberantasan IUU Fishing, International Symposium “*IORA 20th*

Anniversary: Learning from Past and Charting the Future” di Yogyakarta, dan beberapa pertemuan lainnya.

KTT IORA atau *IORA Summit 2017* pada tanggal 7 Maret 2017 di Jakarta adalah terobosan pertemuan yang paling signifikan untuk memajukan kerjasama IORA. *IORA Summit* dibuka oleh Presiden Joko Widodo dan menghadirkan 16 Kepala Negara maupun Kepala Pemerintahan dari 21 negara anggota, 7 negara mitra wicara, beberapa organisasi internasional, tamu negara yang memiliki ikatan kuat dengan Samudera India. Pertemuan ini merupakan KTT pertama IORA dan sekaligus perayaan berdirinya '20 Tahun IORA'. KTT membahas isu prioritas IORA terutama keenam sektor fokus area IORA. Pertemuan yang mengambil tema “*Strengthening Maritime Cooperation for a Peaceful, Stable and Prosperous Indian Ocean*” berfungsi meningkatkan kerjasama pada enam sektor utama di IORA, maupun bagi penguatan komitmen regionalisme di kawasan Samudera Hindia, sekaligus juga pengarusutamaan visi PMD di dunia internasional. Dalam KTT IORA atau *IORA Summit 2017* ini pemerintah dan kelompok bisnis setuju bekerjasama dalam ekonomi antarnegara IORA. Tujuan dari adanya kerjasama ini untuk mewujudkan kepentingan seluruh negara anggota untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan seimbang dan membuat komitmen dasar yang kuat di dalam IORA (Tabloid Diplomasi, 2017).

Lebih lanjut untuk *IORA Summit 2017* menurut Desra Percaya sebagai Direktur Jenderal Asia Pasifik dan Afrika Kemlu Indonesia, memang salah satu tujuan utama kepemimpinan Indonesia di IORA adalah terlaksananya Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) antar negara anggota sebagai tindak lanjut komitmen dan momentum perkembangan IORA dibawah Australia dan India. KTT diharapkan mampu meningkatkan kesadaran pentingnya IORA dan tindak lanjut dari program yang dimiliki IORA. Upaya ini sendiri diharapkan dapat diperkuat dengan pengesahan *IORA Concord (Jakarta Concord)*, *IORA Action Plan*, *Declaration on Preventing and Countering Terrorism and Violent Extremism*, dan *Joint Declaration of the IORA Business Community to Build Partnerships for a Sustainable and Equitable Economic Growth*. Dari keempat hasil KTT ini, yang paling berperan bagi IORA kedepannya adalah dengan adanya *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan*.

Jakarta Concord adalah perwujudan dari visi dan norma kerjasama IORA di waktu yang akan datang, agar lebih efektif dan tanggap dalam menanggulangi permasalahan di Samudera Hindia. *Jakarta Concord* adalah kesepakatan strategis yang berisi visi dan norma kerja sama IORA di masa depan dan mencakup enam area prioritas dari fokus kerja sama IORA, dua isu lintas sektoral, serta penguatan institusi. *Jakarta Concord* juga merupakan peningkatan dalam hal tingkat keterikatan negara anggota pada kesepakatan IORA. Hal ini dikarenakan sebelumnya IORA berpegang pada *IORA Charter* yang bersifat tidak mengikat karena berada di bawah perjanjian (*agreement*). *Jakarta Concord* yang disepakati memperkuat komitmen, pada: Memajukan keamanan dan keselamatan maritim; Meningkatkan kerja sama perdagangan dan investasi; Memajukan pengembangan dan pengelolaan perikanan yang berkesinambungan dan bertanggung jawab; Memperkuat pengelolaan resiko bencana; Memperkuat kerja sama akademis dan ilmu pengetahuan; serta Memajukan kerjasama di bidang pariwisata dan kebudayaan. Selain enam kerjasama tersebut, para pemimpin juga mendorong IORA untuk memperkuat kerja sama di tiga isu lainnya, yaitu: *Blue Economy*; *Women empowerment*; dan demokrasi, termasuk didalamnya isu mengenai *good governance*, pemberantasan korupsi, dan hak asasi manusia.

Sementara *IORA Action Plan* merupakan rencana program yang bersifat strategis pada tiap enam fokus area yang dimiliki IORA dan rencana ini bersifat lintas sektoral. *IORA Action Plan* merupakan tindak lanjut dari pertemuan COM ke 11 di Bengaluru, India pada 15 November 2011 yang merumuskan enam fokus IORA yaitu pada; *Maritime Safety and Security*, *Trade and Investment Facilitation*, *Fisheries Management*, *Disaster Risk Management*, *Academic, Science and Technology Cooperation*, *Tourism and Cultural Exchanges*. Selain dari keenam prioritas ini IORA juga menangani *Woman's Economic Empowerment*, dan *Blue Economy*. Peningkatan pada keenam fokus ini adalah dengan perumusan konkrit tiap sektor yang menargetkan rencana jangka pendek, menengah, dan panjang. Penerapan *IORA Action Plan* bertujuan untuk lebih mendorong inisiatif dan usulan dari program kerja nyata di bidang fasilitasi perdagangan, yang merupakan salah satu prioritas kerja sama IORA. Sehingga fungsi dari IORA akan lebih dirasakan oleh masyarakat negara anggota.

Bagi Indonesia sendiri dan visi PMD, KTT ini merupakan kesempatan utama untuk menegaskan visi PMD dan pembuktian penerapan dari visi tersebut. KTT dan peran sebagai ketua IORA sekaligus dapat membantu Indonesia mempercepat mewujudkan visi PMD. Ditambah lagi menurut Rezasyah (2017), dapat dipahami alasan dibalik upaya Indonesia yang berjuang untuk benar-benar membuat *IORA Concord* selesai ketika menjadi ketua IORA. Karena kemudian Indonesia akan lebih dapat memasukkan kepentingan dan bermacam bentuk dari kerjasama kemaritiman yang bertujuan akhir untuk juga dapat mewujudkan dari visi PMD melalui *IORA Concord* dan terutama *IORA Action Plan*. Meskipun dapat dilihat bahwa fokus utama dari Concord ini adalah untuk menyediakan kontribusi nyata dalam menjaga kerjasama, keamanan dan stabilitas di wilayah Samudera Hindia namun lebih lanjut, Rezasyah menilai bahwa tantangan sebenarnya setelah terbentuknya Concord tersebut adalah bagaimana cara Indonesia menunjukkan perannya sebagai negara kepulauan pada IORA, sekaligus upaya meraih status Poros Maritim Dunia melalui keamanan maritim, manajemen sumberdaya maritim dan diplomasi maritim.

Hasil dari IORA Summit 2017 juga mendapatkan apresiasi dan pengakuan dari Ketua IORA sebelumnya yaitu Australia yang diwakili Perdana Menteri Malcolm Turnbull, dan Jacob Zuma sebagai Presiden Afrika Selatan sekaligus sebagai Ketua IORA periode setelah Indonesia yaitu periode 2017-2019. Turnbull mengatakan bahwa mendukung sepenuhnya komitmen para anggota IORA yang dituangkan dalam *Jakarta Concord*, yang menurut Turnbull merupakan sebuah petunjuk jalan bagi perkembangan IORA di masa depan. Sementara menurut Zuma, *IORA Summit 2017* telah meningkatkan kerjasama dan kehadiran IORA. Terlepas dari kegiatan *IORA Summit*, kedua tokoh ini mengatakan bahwa kepemimpinan Indonesia terbilang sukses. *IORA Summit* telah membawa tingkatan kerjasama di IORA menjadi lebih tinggi dan memperkuat komitmen negara anggota untuk lebih memelihara kestabilan, keamanan dan kemakmuran di kawasan (Tabloid Diplomasi, 2017).

Apabila kita kembali berkaca pada pilar keempat visi PMD Joko Widodo mengenai diplomasi maritim maka kita melihat bahwa ungkapan "...melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya

menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut...” maka secara umum kita dapat melihat kesesuaian antara penjelasan pilar tersebut dengan kesesuaian enam prioritas area IORA. Ditambah lagi, melalui pengakuan oleh Troika lain yaitu Australia dan Afrika Selatan diatas, maka sebenarnya diplomasi maritim Indonesia melalui IORA telah berhasil dilakukan. Karena kembali lagi, diplomasi maritim yang menjadi rujukan Joko Widodo adalah diplomasi yang menekankan kerjasama. Dengan keberhasilan Indonesia yang menghasilkan *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan* maka sebenarnya Indonesia telah langsung mengakomodir seluruh enam sektor prioritas IORA sekaligus mengambil langkah awal penyelesaian permasalahan kemaritiman internal Indonesia.

B. Perlindungan terhadap Sumber Daya Kemaritiman melalui Keamanan Maritim

Joko Widodo melalui pilar kelima dari visi Poros Maritim Dunianya menyebutkan mengenai keamanan maritim. Sejauh ini belum terdapat pengertian yang benar-benar rigid mengenai keamanan maritim. Namun seiring perkembangan pengertian dari konsep ini menyentuh pada kerangka keamanan tradisional dan non tradisional. Dalam kerangka tradisional keamanan maritim dianggap berbahaya apabila mengancam kedaulatan dan identitas negara, sedangkan kerangka non-tradisional menurut Timothy D. Hoyt dalam Keliat (2009), fokus non-tradisional harus dialihkan dari negara menjadi kelompok atau individu dengan isu-isu yang bersifat non-militer seperti keamanan ekonomi, lingkungan, politik, termasuk keamanan maritim.

Menurut Geoffrey Till keamanan maritim non-tradisional 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. 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 lingkup ancaman terhadap Keamanan Maritim bersifat global dan karena itu membutuhkan kerjasama internasional, khususnya dari negara-negara pantai (*costal states*) dalam penanganannya (Keliat, 2009). Meskipun demikian, untuk membahas lebih dalam kita perlu melihat terlebih dulu rumusan mengenai pilar kelima dari visi PMD oleh Joko Widodo ini. Dalam rumusannya ia menyebutkan:

“Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan Keamanan Maritim”.

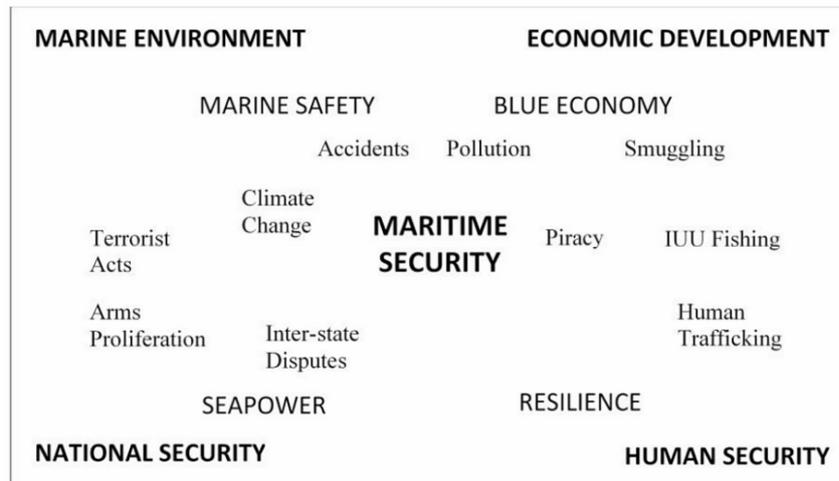
Melihat dari apa yang dirumuskan oleh Joko Widodo terdapat kalimat “Membangun kekuatan maritim...” kemudian dilanjutkan dengan kalimat “...menjaga keselamatan pelayaran dan Keamanan Maritim”. Melalui kedua kalimat ini terlihat bahwa tujuan akhir dari kekuatan maritim yang dimaksud oleh Joko Widodo adalah memberikan jaminan terhadap keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Sementara pelayaran memiliki konteks perpindahan barang maupun manusia, yang mana juga bersifat non tradisional. Selain itu dalam rumusan pilar PMD kelima tersebut Joko Widodo sama sekali tidak menyinggung mengenai kedaulatan maupun identitas negara dengan konteks ancaman tradisional. Sehingga cukup jelas bahwa keamanan maritim yang dimaksud Joko Widodo adalah merujuk terhadap ancaman yang bersifat non tradisional.

Merujuk rumusan dokumen mengenai komponen keamanan maritim diatas dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), Bueger (2015) memandang bahwa keamanan maritim juga perlu dilihat sebagai pemenuhan daripada *human security*. Dimana yang menjadi fokus perhatian adalah pemenuhan kebutuhan dari seseorang atau individu dibandingkan kebutuhan negara. Kebutuhan ini berupa

makanan, tempat tinggal, kehidupan yang berkelanjutan, dan penyediaan lapangan kerja (Bueger, 2015).

Untuk memahami dan menganalisa mengenai *human security*, Bueger kemudian mengilustrasikan pemenuhan keamanan maritim melalui bagan sebagai berikut:

Bagan 1 Matriks Keamanan Maritim oleh Bueger



Sumber: Christian Bueger, (Bueger, What is Maritime Security? Forthcoming in Marine Policy, 2015)

Merujuk pada penjelasan keamanan maritim tersebut, dapat diperkirakan keamanan maritim yang menjadi tujuan Indonesia di IORA adalah:

a. Kerjasama Keamanan Maritim sebagai Pemberantasan Ancaman Non-Tradisional

Meskipun terdapat organisasi sub-regional seperti SAARC, BIMSTEC, dan GCC, hanya IORA yang mampu digunakan untuk mengatasi ancaman tersebut. Tanpa adanya persaingan atau kemiripan dengan organisasi regional lain di Samudera Hindia otomatis IORA sebagai satu-satunya wadah kerjasama yang mana enam area prioritas IORA sesuai dengan jenis ancaman non tradisional dari matriks Bueger karena IORA terfokus untuk menyelesaikan masalah yang juga bersifat nontradisional. Diantara fokus area IORA yaitu: adalah *Maritime Safety & Security, Trade & Investment Facilitation, Fisheries Management, Disaster Risk Management, Academic, Science & Technology*, dan *Tourism & Cultural Exchanges*. Dengan demikian memang dapat dikatakan sebagai tugas IORA sebagai organisasi regionalisme di Samudera Hindia adalah untuk fokus pada bidang keamanan maritim sebagai prioritas utama.

Menurut Shekhar Vibhansu (2018), posisi ketua di IORA bagi Indonesia adalah untuk membawa pola pikir dan doktrin dari visi PMD ini ke Samudera Hindia. Posisi di IORA ini juga merupakan usaha untuk mengintegrasikan kemampuan dan kualitas dari pertahanan dan keamanan wilayah Samudera Hindia ke dalam wilayah teritori laut Indonesia. Bentuk integrasi dan penguatan yang dimaksud adalah seperti penguatan armada (melalui kerjasama), dan kerjasama secara hukum teritorial atau yuridiksi, serta bidang teknis seperti peningkatan koordinasi, pengawasan, komunikasi. (Shekhar, 2018)

Jakarta Concord dan *IORA Action Plan* juga memiliki peran yang penting dalam kerjasama untuk menanggulangi ancaman non tradisional. Pada *IORA Action Plan* terdapat rencana untuk pembentukan *Working Group on Maritime Safety and Security*. Dengan ini diharapkan dalam merespon isu non tradisional, IORA mampu melawan aktor yang bersifat tidak terprediksi, dinamis, bermacam-macam jenis, licin, memiliki jaringan dan selalu berkembang. Dalam *IORA Action Plan* IORA juga akan segera mampu untuk memfasilitasi *Maritime Domain Awareness* (MDA) di Samudera Hindia setelah terdapat usulan untuk membuat jaringan pengawasan wilayah,

termasuk berbagi data dalam hal sistem transportasi maritim. MDA didefinisikan oleh *International Maritime Organization* (IMO) dengan dasar pemikiran bahwa pemahaman, kepekaan (*awareness*) yang baik terhadap lingkungan maritim akan mampu mempengaruhi keamanan, pertahanan, ekonomi dan lingkungan maritim. Secara sederhana MDA bertujuan untuk mengintegrasikan segala informasi yang ada di kelautan untuk menjadi bahan pertimbangan keputusan berkaitan dengan maritim. Hal ini dilakukan dengan tujuan agar penyelesaian masalah kemaritiman dapat diselesaikan dengan cepat dan tepat (Waidyatilake, 2017).

Bueger (2016) berpendapat bahwa di sektor keamanan maritim rencana untuk membuat MDA dapat menjadi program yang sangat produktif selama dibarengi dengan menggandeng *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS), dan juga institusi lain seperti *Indian Ocean Crime Forum* yang berada di bawah PBB and *Crime Global Maritime Crime Program*. Lebih spesifik terhadap kinerja MDA dari IORA, diperlukan juga jika dapat terintegrasi dengan *Information Fusion Centre* di Singapura, *Information Sharing Centre* di Yaman, Madagaskar, dan *EU's Maritime Security Centre Horn of Africa* (Bueger, *The Indian Ocean Rim Association: A start-up in the field of maritime security?*, 2016).

Sektor politik dan keamanan Indonesia juga berada pada urutan ke 6 dalam hal pembelanjaan untuk kebutuhan militer dibandingkan dengan negara IORA lainnya. Meski tidak tergolong kecil namun tentunya ini menandakan bahwa Indonesia memerlukan peningkatan dalam sektor ini. Apalagi fokus utama Indonesia adalah dalam bidang keamanan dan politik bagi wilayah Samudera Hindia. Peningkatan ini juga dapat berupa kerjasama internasional didalam IORA.

Tabel 1 Pengeluaran Anggaran Militer Negara IORA Tahun 2013

NO	IORA Member States	Military Expenditure in (USD)
1	India	46,000,000,000
2	United Arab Emirates	14,373,000,000
3	Australia	26,100,000,000
4	Singapore	9,700,000,000
5	Indonesia	6,900,000,00
6	Oman	6,715,000,000
7	Iran	6,300,000,000
8	Thailand	5,390,000,000
9	Malaysia	4,700,000,000
10	South Africa	4,610,000,000
11	Bangladesh	1,590,000,000
12	Sri Lanka	1,500,000,000
13	Yemen	1,440,000,000
14	Kenya	595,000,000
15	Tanzania	220,000,000
16	Mozambique	86,000,000
17	Madagascar	56,000,000
18	Mauritius	14,000,000 (2011)
19	Seychelles	6,600,000 (2011)
20	Comoros	2.8% of GDP (2006)

Sumber: (Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri, 2014)

Untuk mendukung penguatan militer, pada rentang Maret hingga April 2016 Indonesia juga menjadi penyelenggara *Multilateral Naval Exercise Komodo* (MNEK) dengan tema “*Maritime Partnerships For Stability In Western Pasific Region*”, MNEK merupakan acara yang diikuti oleh negara dari *Western Pasific Naval Symposium* (WPNS) dan *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS) dengan jumlah negara yang tergabung berjumlah 35 negara. dan *15th Western Pasific Naval Symposium* (WPNS) atau simposium rutin WPNS, serta *Internasional Fleet Review* (IFR) 2016 atau pameran armada kapal perang. Tentunya hal ini juga menjadi bukti bahwa Indonesia juga berupaya untuk melakukan kerjasama dengan militer dari negara lain untuk memperkuat pengamanan kemaritimannya.

Dalam lingkup nasional Indonesia sendiri, manajemen terhadap kelembagaan keamanan maritim yang bersifat non tradisional ditugaskan pada Badan Keamanan Laut (Bakamla), yang dibentuk oleh Presiden Joko Widodo dengan menggantikan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla). Bakamla dibentuk didasarkan pada UU Nomor 32 Tahun 2014 Pasal 59 tentang Pembentukan Badan Keamanan Laut. Bakamla bertugas dan menerima perintah langsung di bawah kuasa kepala pemerintahan dan

kementerian yang menaungi yaitu Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia. Sehingga secara garis besar keamanan maritim Indonesia yang berkaitan dengan angkatan bersenjata seperti TNI AL, Polisi Air, dan institusi lain yang berkaitan di koordinasikan oleh Bakamla.

Secara khusus, Bakamla dapat bertugas sebagai penegak hukum di laut dengan patroli untuk menjaga keamanan dan keselamatan di wilayah kelautan yurisdiksi Indonesia. Namun, dalam hal ini masih memerlukan perbaikan dalam koordinasi karena banyak badan lain yang juga melakukan patroli di wilayah laut Indonesia. Bakamla juga telah melakukan beberapa operasi dan program diantaranya yaitu: Operasi Nusantara dan Operasi Palapa yang bekerjasama dengan TNI AL, Polisi Air, dan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP). Sasaran operasi ini adalah perompakan, *iuu fishing*, penyelundupan dan penjualan narkoba, pengangkutan ilegal, *human trafficking*, pelanggaran dokumen pelayaran dan perlindungan maritim lainnya.

Pada dasarnya penerapan keamanan maritim merupakan tantangan yang berat bagi institusi internal dari suatu negara. Semakin dalam besar negara memiliki potensi seharusnya kerjasama yang dilakukan juga akan banyak. Mulai dari koordinasi ditingkat nasional, bekerjasama dalam pembuatan kebijakan dan operasi, *sharing information*, tergantung dari rencana dari tiap negara dalam keamanan maritim. Pelibatan pihak-pihak sipil juga masih diperbolehkan karena memang belum ada aturan mengenai pelarangan masyarakat untuk turut membantu mengamankan wilayah kemaritiman. Sementara tahun 2008 PBB menyebutkan bahwa keamanan maritim merupakan suatu tugas yang besar sehingga dibutuhkan kerjasama internasional yang terkoordinir, PBB juga menyebutkan bahwa keamanan maritim merupakan tanggung jawab bersama.

Dengan ancaman non tradisional menurut Nugraha (2016) masa depan maritim Indonesia baru terlihat ketika kemampuannya mempengaruhi keperluan global untuk mencapai kondisi aman dan memiliki kebebasan dalam perdagangan serta kegiatan bisnis yang berkelanjutan. Hal ini harus

dicapai agar mampu menjamin keamanan maritim bagi para pemangku kepentingan di kawasan regional dan global. (Nugraha & Sudirman, 2016).

b. Pemberdayaan *Blue Economy*

Dalam penjelasan Bueger lebih lanjut mengenai matriksnya, bahwa terdapat keterkaitan antara keamanan maritim dengan *Blue Economy*. *Blue economy* merupakan pembangunan yang berorientasi pada wilayah pesisir dengan tetap memperhatikan keberlangsungan atau kelestarian dari lingkungan. Sehingga sumberdaya dari *blue economy* dapat dimanfaatkan terus secara berkelanjutan. Di IORA *blue economy* hadir dengan tujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, memunculkan inovasi, dan menciptakan lapangan kerja bagi penduduk di Samudera Hindia. Adapun upaya Indonesia dalam pengusulan *IORA Marine and Fisheries Capacity Building and Partnership Center*. Ini merupakan upaya pertama yang sukses kemudian di terapkan di Bungus, Sumatera Barat. Tempat ini merupakan media untuk pengadaaan *workshop, capacity building, sharing information*, seminar, kerjasama teknis, manajemen koordinasi perikanan wilayah dan pelatihan industri rumahan bagi masyarakat pesisir.

Arif Havas Oegroseno yang bekerja sebagai Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim Kemenko Bidang Kemaritiman mengatakan bahwa konsep *blue economy* ini sudah dalam tataran pembuatan rencana dan implementasi konkrit. Pada *2nd IORA Blue Economy Ministerial Conference* (BEC II yang diadakan di Jakarta tanggal 8-10 Mei tahun 2017 Indonesia berperan membawa fokus *blue economy* pada isu perikanan serta budidayanya, kerjasama antar pelabuhan, pariwisata kelautan, kerjasama dalam hal kepabeanaan, dan sampah laut terutama plastik. Acara ini juga merupakan bentuk dari tindak lanjut IORA Summit 2017 dan dilaksanakan dibawah Kementrian Koordinasi Maritim (Maritim News, 2017).

Dalam jurnal *Blue Economy and the Indian Ocean Rim* (2018), Timothy Doyle mengakui bahwa peran Indonesia selama dua hingga tiga tahun terakhir untuk mengadakan pertemuan dan konferensi telah memberikan dampak yang signifikan dan inklusif bagi pengentasan kemiskinan dan meningkatkan perekonomian melalui sektor kemaritiman. Bersama dengan Mauritius, Bangladesh, dan Seychelles Indonesia membangun ekonomi kemaritimannya.

Program Bay of Bengal Partnership yang memfasilitasi pelatihan juga sedang dalam tahap lanjutan untuk perealisasiannya, yang melibatkan India, Malaysia, Indonesia, Myanmar, Maladewa, Sri Lanka dan Thailand. (Doyle, 2018).

Kedua argumen diatas mengenai kerjasama internasional untuk memberantas isu non tradisional, dan pemberdayaan *blue economy* sesuai dengan pendapat Bueger. Menurutnya IORA sebagai organisasi regional wilayah Samudera Hindia memang selama ini kurang memberikan kontribusi. Namun dalam beberapa tahun terakhir, IORA mulai aktif dan menjadi pemain regionalisme yang diperhitungkan. Diantara enam fokus area dan *cross cutting issue* nya Bueger berpendapat bahwa *Maritime Security and Safety*, *Fishery Management*, dan *blue economy* yang seharusnya menjadi prioritas jika IORA memang berkomitmen untuk menjadi pemain inti di Samudera Hindia. *Maritime Security and Safety*, dan *Blue Economy* adalah lubang kekurangan dari negara anggota IORA sehingga dituntut untuk bisa menutupnya (Bueger, *The Indian Ocean Rim Association: A start-up in the field of maritime security?*, 2016).

Dalam analisa ini sebenarnya dapat kita lihat bahwa peran dan kepentingan Indonesia di IORA terfokus pada sektor keamanan maritim. Luke (2014) juga berpendapat keamanan dan pertahanan maritim adalah kepentingan yang menyatukan negara anggota IORA. Sementara berkaitan dengan penerapan visi PMD, 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.

Melihat kiprah Indonesia di IORA tentunya Indonesia telah mampu membuktikan perannya untuk turut berkontribusi terkhusus bagi wilayah Samudera Hindia ketika menjabat sebagai ketua IORA. Hal ini ditambah karena memang secara geopolitik, Indonesia adalah poros murni dari alam sebagai penghubung antar samudera maupun benua. Dalam ranah diplomasi maritim, tentunya *IORA Summit 2017* yang menghasilkan *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan* dapat dianggap upaya yang cukup besar dan signifikan mengingat kiprah Indonesia diakui sebagai sebuah keberhasilan.

Namun melihat pengertian konsep negara maritim dari Hasim Djalal, bahwa negara maritim adalah negara yang mampu memaksimalkan potensi kelautannya nampaknya Indonesia belum mampu membuktikan hal tersebut. Bukan tanpa alasan mengingat permasalahan kemaritiman di tingkat domestik Indonesia masih memiliki banyak permasalahan dari perikanan hingga infrastruktur. Kehadiran IORA memang dapat membantu mewujudkan visi PMD, apalagi jika kedepannya IORA mampu tuntut terus konsisten memperkuat dan melaksanakan programnya. Namun IORA juga bukan *International Monetary Fund* (IMF) yang dapat memberikan bantuan untuk membangun pelabuhan yang berkualitas, ataupun belum mencapai pada tingkatan organisasi seperti *United Nations* (UN) yang mampu menugaskan satuan angkatan militer ke wilayah yang bermasalah dengan ancaman tradisional maupun non tradisional. Dalam hal peningkatan kekuatan domestik, ini akan tetap menjadi pekerjaan rumah Indonesia. Hasim Djalal kembali menambahkan setidaknya visi PMD ini sebenarnya merupakan bentuk keinginan dari Indonesia sebagai negara kepulauan yang sedang menginginkan atau bercita-cita menjadi negara maritim. Sehingga memang patut ditunggu kesuksesan dari penerapan visi ini.

KESIMPULAN

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.

Sehingga visi PMD ini merupakan bukti adanya kehadiran negara dan pemerintah sebagai wujud nyata untuk mempertahankan aset Indonesia, dengan pengamanan wilayah pesisir, wilayah strategis, pulau-pulau, jaringan

perdagangan antar pulau dan aset kelautan lainnya. Diharapkan, salah satu tujuan akhir dari visi ini adalah kesejahteraan rakyat dengan membangun infrastruktur seperti pelabuhan, lalu lintas laut yang aman yang menciptakan penyaluran barang dapat mencapai ke wilayah pelosok dengan harga yang adil, dan manfaat kelautan ini tidak hanya diperoleh oleh wilayah pesisir namun juga bagi masyarakat Indonesia.

Keselarasan penerapan visi PMD ini dengan IORA terdapat pada upaya untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara yang berpengaruh secara strategis, yaitu pengintegrasian di dua kawasan Samudera Hindia dan Pasifik sebagai bentuk pelaksanaan politik luar negeri kawasan. Keaktifan Indonesia pada IORA juga mendasarkan pada kepentingan nasional Indonesia yang memiliki permasalahan kemaritiman yang sama dengan IORA seperti, pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan; Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan Keamanan Maritim.

KTT IORA atau *IORA Summit 2017* pada tanggal 7 Maret 2017 di Jakarta adalah terobosan pertemuan yang paling signifikan untuk memajukan kerjasama IORA. *IORA Summit 2017* dibuka oleh Presiden Joko Widodo dan menghadirkan 16 Kepala Negara/ maupun Kepala Pemerintahan dari 21 negara anggota, 7 negara mitra wicara, beberapa organisasi internasional, tamu negara yang memiliki ikatan kuat dengan Samudera India. Pertemuan ini merupakan KTT Pertama IORA dan sekaligus perayaan berdirinya '20 Tahun IORA'. KTT membahas isu prioritas IORA terutama keenam sektor fokus area IORA. Pertemuan yang mengambil tema "*Strengthening Maritime Cooperation for a Peaceful, Stable and Prosperous Indian Ocean*" berfungsi meningkatkan kerjasama pada enam sektor utama di IORA, maupun bagi penguatan komitmen regionalisme di kawasan Samudera Hindia, sekaligus juga pengarusutamaan visi PMD di dunia internasional. Dari IORA Summit 2017 menghasilkan dokumen: *IORA Concord (Jakarta Concord)*, *IORA Action Plan*, *Declaration on Preventing and Countering Terrorism and Violent Extremism*, dan *Joint Declaration of the IORA Business Community to Build Partnerships for a Sustainable and Equitable*

Economic Growth. Dari keempat hasil KTT ini, yang paling berperan bagi IORA kedepannya adalah dengan adanya *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan*.

Jakarta Concord adalah kesepakatan strategis yang berisi visi dan norma kerja sama IORA di masa depan dan mencakup enam area prioritas dari fokus kerja sama IORA, dua isu lintas sektoral, serta penguatan institusi. *Jakarta Concord* juga merupakan peningkatan dalam hal tingkat keterikatan negara anggota pada kesepakatan IORA. *Jakarta Concord* yang disepakati memperkuat komitmen, pada: Memajukan keamanan dan keselamatan maritim; Meningkatkan kerja sama perdagangan dan investasi; Memajukan pengembangan dan pengelolaan perikanan yang berkesinambungan dan bertanggung jawab; Memperkuat pengelolaan resiko bencana; Memperkuat kerja sama akademis dan ilmu pengetahuan; serta Memajukan kerjasama di bidang pariwisata dan kebudayaan. Selain enam kerjasama tersebut, para pemimpin juga mendorong IORA untuk memperkokoh kerja sama di tiga isu lainnya, yaitu: *Blue Economy*; *Women empowerment*; dan demokrasi, termasuk didalamnya isu mengenai *good governance*, pemberantasan korupsi, dan hak asasi manusia. Sementara *IORA Action Plan* merupakan rencana program yang bersifat strategis pada tiap enam fokus area yang dimiliki IORA dan rencana ini bersifat lintas sektoral. Peningkatan pada keenam fokus ini adalah dengan perumusan konkrit tiap sektor yang menargetkan rencana jangka pendek, menengah, dan panjang.

Dalam tinjauan diplomasi maritim, KTT ini merupakan kesempatan utama untuk menegaskan visi PMD dan pembuktian penerapan dari visi tersebut. KTT dan peran sebagai ketua IORA sekaligus dapat membantu Indonesia mempercepat mewujudkan visi PMD. Sebenarnya dapat dipahami alasan dibalik upaya Indonesia yang berjuang untuk benar-benar membuat *IORA Concord* selesai ketika menjadi ketua IORA. Karena kemudian Indonesia akan lebih dapat memasukkan kepentingan dan bermacam bentuk dari kerjasama kemaritiman yang bertujuan akhir untuk juga dapat mewujudkan dari visi PMD melalui *IORA Concord* dan terutama *IORA Action Plan*.

Sementara dalam keamanan maritim dengan menggunakan matriks keamanan maritim milik Bueger sebagai alat analisa, terdapat dua kepentingan

utama Indonesia pada keamanan maritim yaitu pada kerjasama keamanan maritim untuk memberantas ancaman non tradisional dan *blue economy*.

Kerjasama yang dilakukan Indonesia setidaknya terdapat tiga cakupan yaitu Indonesia dengan IORA, Indonesia dengan perkumpulan Angkatan Laut *Western Pasific Naval Symposium* (WPNS) dan *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS), serta kerjasama maritim dari dalam institusi Indonesia sendiri. Dengan IORA kerjasama yang akan dinilai produktif menurut Bueger adalah dengan rencana program *Maritime Domain Awareness* (MDA). Program ini bertujuan untuk mengintegrasikan segala informasi yang ada di kelautan untuk menjadi bahan pertimbangan keputusan berkaitan dengan maritim. Hal ini dilakukan dengan tujuan agar penyelesaian masalah kemaritiman dapat diselesaikan dengan cepat dan tepat.

Sementara dalam tugasnya sebagai ketua IORA dan juga kerjasama dengan Angkatan Laut dari *Western Pasific Naval Symposium* (WPNS) dan *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS) terutama dalam keamanan maritim Indonesia telah menggelar beberapa acara, diantaranya yaitu: *The 2nd International Maritime Security Symposium* (IMSS) di Jakarta, tanggal 14-17 September 2015; *Multilateral Naval Exercise Komodo* (MNEK) 3 April 2016 bertempat di Batam. IORA *Ministrial Economic and Business Conference II* (EBC-II) dengan tema “*Small and Medium Enterprise and Innovation: Investing in a Sustainable Future*”, tanggal 11-13 April 2016 bertempat di Dubai; *International Symposium “IORA 20th Anniversary: Learning from Past and Charting the Future* di Yogyakarta; *IORA Business Summit*.

Untuk lingkup kerjasama keamanan maritim tingkat nasional upaya Indonesia adalah dengan melibatkan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Bakamla dapat bertugas sebagai penegak hukum di laut dengan patroli untuk menjaga keamanan dan keselamatan di wilayah kelautan yurisdiksi Indonesia dan melakukan koordinasi dengan institusi pertahanan maritim atau kelautan lainnya. Bakamla juga telah melakukan beberapa operasi dan program diantaranya yaitu: Operasi Nusantara dan Operasi Palapa yang bekerjasama dengan TNI AL, Polisi Air, dan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP). Sasaran operasi ini adalah perompakan, iuu fishing, penyelundupan dan

penjualan narkoba, pengangkutan ilegal, *human trafficking*, pelanggaran dokumen pelayaran dan perlindungan maritim lainnya yang sesuai dengan ancaman non tradisional yang dihadapi oleh Indonesia.

Sementara kepentingan keamanan maritim yang kedua adalah *blue economy* yang merupakan pembangunan ekonomi yang berorientasi pada wilayah pesisir dengan tetap memperhatikan keberlangsungan atau kelestarian dari lingkungan. Sehingga sumberdaya dari *blue economy* dapat dimanfaatkan terus secara berkelanjutan. Di IORA *blue economy* hadir dengan tujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, memunculkan inovasi, dan menciptakan lapangan kerja bagi penduduk di Samudera Hindia. Dalam meningkatkan *blue economy* strategi yang dilakukan adalah dengan memperbanyak dan mengembangkan program *capacity building* atau *workshop*. Bidang *blue economy* merupakan penanggulangan ancaman non tradisional karena bersinggungan erat dengan *human security*. Terlihat dari program-program ini yang poin tujuan utamanya adalah peningkatan dalam bidang kewirausahaan bagi masyarakat pesisir, melalui seminar, pelatihan, dan agenda lainnya.

Secara garis besar keketuaan Indonesia di IORA telah dianggap sukses setelah mendapat pengakuan dari Perdana Menteri Australia dan Presiden Afrika Selatan. Indonesia mampu memberikan arah yang lebih jelas bagi perkembangan IORA terutama dengan adanya *Jakarta Concord* dan *IORA Action Plan*. Dengan meningkatkan komitmen setiap negara melalui kepala negara atau pemerintahan tentunya Indonesia telah memberikan penyegaran terhadap rencana dan program yang terdapat pada IORA.

Apabila visi PMD hanya berkuat pada tataran menghubungkan antara Samudra Hindia dan Samudera Pasifik dengan Indonesia sebagai jembatannya dengan IORA maka visi PMD ini bisa saja hampir dinilai tercapai. Namun penerapan visi PMD ini agaknya masih jauh dari kata tercapai. Karena jika merujuk pada pengertian negara maritim dari Hasim Djalal yang mengatakan bahwa negara maritim adalah negara yang mampu memaksimalkan seluruh potensi kemaritiman yang ada maka Indonesia belum mencapai standar tersebut. Apalagi jika tujuan dari visi PMD 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. Maka beberapa bidang yang dinilai masih kurang untuk mewujudkan visi PMD yaitu: infrastruktur, kekuatan militer kelautan, sektor ekonomi yang menekankan kemandirian masyarakat pesisir, koordinasi dan penguatan antar institusi dalam bidang kemaritiman. Meskipun kedepannya peran di IORA mampu memberi dampak penyelesaian permasalahan maritim Indonesia dan menjadi fasilitas untuk membantu mewujudkan visi Poros Maritim Dunia namun secara level nasional Indonesia masih harus terus meningkatkan pemanfaatan potensi yang dimiliki.

Terakhir, penulis menyadari bahwa dalam karya tulis ini masih terdapat kekurangan. Hal ini karena adanya keterbatasan dalam melakukan proses penelitian terutama hanya mengandalkan kajian studi pustaka. Kedepannya masukan dan saran dapat membangun kajian serupa untuk menjadi yang lebih baik. Diharapkan karya tulis ini dapat bermanfaat bagi pihak lain dan terus dikaji lebih lanjut agar dapat memperbaiki kualitas keilmuan di masa yang akan datang.

BUKU

- Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri. (2014). *Indonesia dan Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahun 2015-2017: Peluang dan Tantangan*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.
- Kementerian Luar Negeri. (2015). *Rencana Strategis 2015-2019*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2015). Penguatan Diplomasi Ekonomi. Dalam K. L. Indonesia, *Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri Tahun 2015-2019* (hal. 41). Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2015). *Rencana Strategis Kemlu 2015-2019*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.
- Shekhar, V. (2018). *Indonesia's Foreign Policy and Grand Strategy in the 21st Century: Rise of an Indo-Pacific Power*. New York: Routledge.
- Stimson. (2012). *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges*. (D. Michel, & R. Sticklor, Penyunt.) Washington, United States: Stimson. Dipetik February 2018, dari https://www.stimson.org/sites/default/files/file-attachments/Book_IOR_2_1.pdf
- Winarno, B. (2014). *Dinamika Isu-Isu Global Kontemporer*. Jakarta: PT. BUKU SERU.

LAPORAN

- Badan Pusat Statistik. (2015). *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2015*. (E. O. Ano Herwana, Penyunt.) Jakarta, Indonesia: Badan Pusat Statistik. Diambil kembali dari https://www.bps.go.id/website/pdf_publicasi/Statistik-Sumber-Daya-Laut-dan-Pesisir-2015.pdf
- Badan Pusat Statistik. (2017, 11 15). Berita Resmi Statistik. *Perkembangan Ekspor dan Impor Indonesia Oktober 2017*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Kementerian Luar Negeri. (2015). *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri tahun 2015*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.
- Kementerian Luar Negeri. (2016). *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika tahun 2016*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.
- Kementerian Luar Negeri. (2016). *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika tahun 2016*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.
- Kementerian Luar Negeri. (2016). *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri tahun 2016*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.

JURNAL

- Agastia, I. G., & Perwita, A. A. (2016). Indonesia's Maritime Axis and the Security of Sea Lanes of Communications (SLOCs) in the Indo-Pacific. *Jurnal Hubungan Internasional*, 12.
- Ardana, S. P. (2002). Konsepsi Maritim Dalam Bingkai Geopolitik Indonesia. *Jurnal Ketahanan Nasional*, 24.
- Attiri, V. N. (2016). Growing Strength of Indian Ocean Rim Association (IORA) and Emerging Global Development Paradigmns. (hal. 2-46). University of Mauritius.
- Bueger, C. (2015). What is Maritime Security? Forthcoming in Marine Policy.
- Doyle, T. (2018). Blue Economy and the Indian Ocean Rim. *JOURNAL OF THE INDIAN OCEAN REGION*.
- Gindarsyah, I., & Priamarizki, A. (2015). Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns. *RSIS: Policy Report*, 3-4.
- Iis Gindarsyah, A. P. (2015). Indonesia's Maritime Doctrine and Security Concerns. *RSIS Policy Report*.
- Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 117.
- Latifah, & Larasati, D. (2017). Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros. *Jurnal Hubungan Internasional*, 105.
- Lindawaty, D. S. (2016). Konflik Ambon: Kajian Terhadap Beberapa Akar Permasalahan dan Solusinya. *Jurnal DPR RI*, 286.
- Luke, G. L. (2014). The Indian Ocean Rim Association (IORA): Replace, Reduce or Refine? *Future Directions International: Independent Strategic Analysis of Australia's Global Interests*, 1.
- Matondang, E. (2017). Pemetaan Kepentingan Keamanan Maritim Negara-Negara Asia Timur dan Posisi Strategis Indonesia. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 89-106.
- Muhamad, S. V. (2014). Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Info Singkat Hubungan Internasional*, 1.
- Nugraha, M. H., & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 175-181.
- Nugraha, M. H., & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 179.
- Pandey, P. (2014). Emerging Maritime Security Environment in the Indian Ocean Region: Challenges and. *23rd World Congress of Political Science*. New Delhi: Jawaharlal Nehru University.

- Paskarina, C. (2016). Wacana Negara Maritim dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia. *Jurnal Wacana Politik - Jurnal Ilmiah Departemen Ilmu Politik*, 6-7. Diambil kembali dari https://www.researchgate.net/publication/316192769_WACANA_NEGARA_MARITIM_DAN_REIMAJINASI_NASIONALISME_INDONESIA?enrichId=rgreq-a2a87782968da11aee3c3a3a7e8fa88f-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzMxNjE5Mjc2OTtBUzo0OTcwMjg4ODQxMTEzNjBAMTQ5NTUxMjMyODAxNA%3D%3D&e
- Potgieter, T. (2012, August). Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features. *Institute for Security Studies Paper*(236), 2. Dipetik 2 2018, dari <https://www.africaportal.org/documents/8319/Paper236.pdf>
- Riska, E. (2017). Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap Aktivitas Penangkapan Ikan Ilegal oleh Nelayan China di ZEEI Perairan Kepulauan Natuna. *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan Volume 3 Nomor 2*, 40.
- Roza, R. (2015). Indian Ocean Rim Association (IORA) Kepentingan Indonesia di Samudera Hindia. *Info Singkat Hubungan Internasional Kajian Singkat Terhadap Isu Aktual dan Strategis*, 1-4.
- Sayekti, N. W. (2017). IORA: Peluang dan Tantangan Ekonomi Bagi Indonesia. *Majalah Info Singkat Ekonomi dan Kebijakan Publik*, 15.
- Waidyatilake, B. (2017). The Indian Ocean Rim Association: Scaling Up? *ISAS Working Paper*, 6-8.
- Wicaksana, S. W. (2017). Nilai Strategis Indian Ocean Rim Association bagi Indonesia Dalam Penerapan Poros Maritim Tahun 2015. *Jom Fisip*, 3-10.

WEBSITE

- Agung. (2016, May 26). *Mengoptimalkan Samudera Hindia Untuk Pembangunan Maritim Indonesia*. Diambil kembali dari Berita UGM: <https://ugm.ac.id/id/berita/11746-mengoptimalkan.samudera.hindia.untuk.pembangunan.maritim.indonesia>
- Association, I. O. (2017). *Documents: Communique*. Diambil kembali dari Indian Ocean Rim Association: <http://www.iora.net/documents/communique.aspx>
- Bharat Shakti. (2017, Desember 17). *HOME : LATEST NEWS*. Diambil kembali dari ENC Will Be A Potent Force In The Indian Ocean Region, Says ENC Chief: <http://bharatshakti.in/enc-will-be-a-potent-force-in-the-indian-ocean-region-says-enc-chief/>
- Bueger, C. (2016, Desember 16). *The Indian Ocean Rim Association: A start-up in the field of maritime security?* Diambil kembali dari Christian Bueger: <http://bueger.info/the-indian-ocean-rim-association-a-start-up-in-the-field-of-maritime-security/>
- Darmawan. (2014, Agustus 18). *Kompas.com*. Diambil kembali dari Visi Maritim Presiden Terpilih: <http://nasional.kompas.com/read/2014/08/18/10230051/Visi.Maritim.Presiden.Terpilih>
- Departemen Luar Negeri*. (2009, Februari 16). Diambil kembali dari http://www.deplu.go.id/?category_id=27&news_id=1081&main-id=16
- Direktorat Jenderal Kesatuan Bangsa dan Politik. (2014, Juni 22). *Direktorat Jenderal Kesatuan Bangsa dan Politik*. Diambil kembali dari Debat ke-3 Pilpres, Ini Program Politik Internasional dan Ketahanan Nasional Joko Widodo-JK: <http://kesbangpol.kemendagri.go.id/index.php/subblog/read/2014/3220/Debat-ke-3-Pilpres-Ini-Program-Politik-Internasional-dan-Ketahanan-Nasional>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, 02 13). *About Us*. Diambil kembali dari Indian Ocean Rim Association Web site: <http://www.iora.net/media/8249/iora-at-a-glance.pdf>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, Maret 6). *Focus Area*. Diambil kembali dari Tourism and Cultural Exchange: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/tourism-and-cultural-exchange>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, Maret 6). *Focus Area*. Diambil kembali dari Disaster Risk Management: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/disaster-risk-management>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, 03 06). *Focus Area*. Diambil kembali dari Academic, Science and Technology: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/academic-science-and-technology>

- Indian Ocean Rim Association. (2018, Maret 6). *Focus Areas*. Diambil kembali dari Trade and Investment Facilitation: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/trade-and-investment-facilitation>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, 03 06). *Focus Areas*. Diambil kembali dari Fisheries Management: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/fisheries-management>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, March 06). *Focus Areas*. Diambil kembali dari Maritime Safety and Security: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/maritime-safety-and-security>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, 02 13). *Indian Ocean Rim Association – IORA*. Diambil kembali dari Structures and Mechanism: <http://www.iora.net/en/structures-mechanisms/structures/overview>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, 03 06). *Priorities*. Diambil kembali dari Focus Areas: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas>
- Indian Ocean Rim Association. (2018, 2 20). *Priorities and Focus Areas: Indian Ocean Rim Association*. Diambil kembali dari Priorities and Focus Areas: <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/>
- Kata Data: News and Research. (2017, 02 12). *Infografik*. Diambil kembali dari Kata Data: News and Research: <http://katadata.co.id/infografik/2017/02/13/potensi-besar-laut-indonesia>
- Kementerian Luar Negeri. (2014, 11 05). *Presiden Joko Widodo Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Diambil kembali dari Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia: <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Joko-Widodo-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx>
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2015). *Indian Ocean Rim Association*. Diambil kembali dari Indian Ocean Rim Association: <https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/IORA.aspx>
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2015). *Indian Ocean Rim Association*. Diambil kembali dari Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia: <http://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/IORA.aspx>
- Maritim News. (2017, Mei 8). *Maritim News*. Diambil kembali dari Blue Economy masih jadi Pokok Bahasan Konferensi Tingkat Menteri IORA ke-2: <http://maritimnews.com/blue-economy-masih-jadi-pokok-bahasan-konferensi-tingkat-menteri-iora-ke-2/>
- Maritim Tours. (2017, November 8). *Sejarah Maritim Indonesia: Kajian Singkat*. Diambil kembali dari Maritim Tours: <http://maritimtours.com/sejarah-maritim-indonesia-kajian-singkat.html>

- Setiadji, A. (2017, 05 17). *Diplomasi Maritim untuk Kedaulatan Indonesia*. Diambil kembali dari Maritim News: <http://maritimnews.com/diplomasi-maritim-untuk-kedaulatan-indonesia/>
- Presiden RI. (2015, November 12). *Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Diambil kembali dari PresidenRI.go.id: <http://www.presidentri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html#>
- Rakhmindyarto, W. F. (2014, 12 9). *Kementrian Keuangan Republik Indonesia*. Diambil kembali dari Kementrian Keuangan Republik Indonesia: <http://www.kemenkeu.go.id/en/node/43869>
- Surbakti, T. (2016, April 16). *Maritimnews*. Diambil kembali dari Maritimnews: <http://maritimnews.com/pengamat-arti-poros-maritim-nobody-knows/>
- Tabloid Diplomasi. (2017, Maret). *KTT IORA Membuka Babak Baru Potensi Ekonomi Negara - Negara di Lingkar Samudera Hindia*. Diambil kembali dari Tabloid Diplomasi: <http://www.tabloiddiplomasi.org/index.php/2017/05/20/ktt-iora-membuka-babak-baru-potensi-ekonomi-negara-negara-di-lingkar-samudera-hindia/>
- Tabloid Diplomasi. (2017, Mei 20). *Presiden RI : KTT IORA Sangat Strategis dan Progresif*. Diambil kembali dari Tabloid Diplomasi: <http://www.tabloiddiplomasi.org/index.php/2017/05/20/president-ri-ktt-iora-sangat-strategis-dan-progresif/>
- utlr.me. (2018, 02 20). *Where Is Indian Ocean Located On The World Map* . Diambil kembali dari WORLD S GEOPOLITICAL CENTER OF GRAVITY SHIFTS TO INDIAN OCEAN AND WHERE IS LOCATED ON THE MAP: <http://utlr.me/where-is-indian-ocean-located-on-the-world-map.html/world-s-geopolitical-center-of-gravity-shifts-to-indian-ocean-and-where-is-located-on-the-map>