

KEAMANAN MARITIM ASEAN

dalam Perspektif
Ekonomi Politik Indonesia

Editor:
Khanisa & Faudzan Farhana



KEAMANAN MARITIM ASEAN

**dalam Perspektif
Ekonomi Politik Indonesia**

Dilarang mereproduksi atau memperbanyak seluruh atau sebagian dari buku ini dalam bentuk atau cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit.

© Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang No. 28 Tahun 2014

All Rights Reserved

KEAMANAN MARITIM ASEAN

**dalam Perspektif
Ekonomi Politik Indonesia**

**Editor:
Khanisa & Faudzan Farhana**

LIPi Press

© 2018 Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI)
Pusat Penelitian Politik

Katalog dalam Terbitan (KDT)

Keamanan Maritim ASEAN dalam Perspektif Ekonomi Politik Indonesia/Khanisa dan
Faudzan Farhana (ed)–Jakarta: LIPI Press, 2018.

xiv hlm. + 222 hlm.; 14,8 × 21 cm

ISBN: 978-979-799-968-1 (cetak)
978-979-799-969-8 (e-book)

1. Keamanan Maritim

2. ASEAN

341.42

Copyeditor : Tantrina Dwi Aprianita
Proofreader : Noviasuti Putri Indrasari dan Sonny Heru Kusuma
Penata isi : Astuti Krisnawati dan Rahma Hilma Taslima
Desainer sampul : Rusli Fazi

Cetakan pertama : September 2018



Diterbitkan oleh:
LIPI Press, anggota Ikapi
Jln. R. P. Soeroso No. 39, Menteng, Jakarta 10350
Telp: (021) 314 0228, 314 6942. Faks.: (021) 314 4591
E-mail: press@mail.lipi.go.id
Website: lipipress.lipi.go.id
 LIPI Press
 @lipi_press



DAFTAR ISI

PENGANTAR PENERBIT	vii
KATA PENGANTAR	ix
PRAKATA	xiii
BAB I Pembangunan Maritim Indonesia	
Khanisa	1
BAB II Diskursus Keamanan Maritim, ASEAN, dan Visi	
Maritim Indonesia	
M. Riefqi Muna dan Khanisa	21
BAB III Kerja Sama Maritim ASEAN di Bidang Politik dan	
Keamanan	
Ratna Shofi Inayati	45
BAB IV Kepentingan Ekonomi Politik Indonesia: Pembangunan	
Maritim di Sektor Perikanan dan Perniagaan	
Pandu Prayoga	73
BAB V Isu Strategis Keamanan Maritim bagi Indonesia	
Tri Nuke Pudjiastuti	109

BAB VI	Diplomasi Maritim Indonesia di ASEAN: Visi Internasional yang Menghadapi Tantangan di Tataran Nasional	
	Faudzan Farhana.....	127
BAB VII	Keamanan Maritim ASEAN dan Interaksi Antarkekuatan di Kawasan	
	Adriana Elisabeth.....	155
BAB VIII	Keamanan Maritim dalam Bingkai Poros Maritim Dunia	
	C.P.F Luhulima.....	187
INDEKS		209
BIOGRAFI PENULIS		219



PENGANTAR PENERBIT

Sebagai penerbit ilmiah, LIPI Press mempunyai tanggung jawab untuk menyediakan terbitan ilmiah yang berkualitas. Upaya tersebut merupakan salah satu perwujudan tugas LIPI Press untuk ikut serta dalam mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana yang diamanatkan dalam pembukaan UUD 1945.

Bunga rampai ini diterbitkan dalam rangka memperkaya pustaka terkait kondisi keamanan maritim Indonesia. Selain menjelaskan tentang hubungan timbal balik antara Indonesia dan ASEAN, bunga rampai ini juga mengulas berbagai keamanan dan stabilitas wilayah perairan di kawasan.

Kami berharap bunga rampai ini dapat memberikan pemahaman yang lebih luas terkait kekuatan dan signifikansi peran Indonesia dalam ASEAN dan juga sebaliknya. Semoga buku ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu dan pemahaman terkait ASEAN, Keamanan Maritim, dan Poros Maritim Dunia.

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu proses penerbitan buku ini.

LIPi Press



KATA PENGANTAR

Secara komprehensif, pilar-pilar Poros Maritim Dunia telah merangkum kepentingan ekonomi politik Indonesia di kawasan maritim. Walaupun visi ini merupakan sebuah rancangan yang besar, perwujudannya bukanlah hal yang mustahil dengan dukungan kerja keras dan kerja cerdas seluruh elemen bangsa. Posisi geografis Indonesia yang terletak di posisi silang jalur perdagangan dan pelayaran dunia merupakan modal awal. Ditambah dengan luasnya wilayah laut yang kaya akan sumber daya ekonomi, menjadikan bangsa ini secara alamiah memang memiliki apa yang diperlukan untuk menjadi sebuah negara maritim yang kuat.

Visi yang berlandaskan politik dan ekonomi tidak akan dapat dilaksanakan tanpa adanya kestabilan dan keamanan. Sebagai negara yang memiliki wilayah perairan terluas di kawasan, kemajuan ekonomi dan sumber daya alam yang terlindungi dari kriminalitas di Indonesia akan berkontribusi bagi keamanan kawasan. Keamanan dan kestabilan di wilayah perairan Indonesia memiliki keterkaitan erat dengan keamanan dan kestabilan di kawasan Asia Tenggara. Inilah yang

menyebabkan ASEAN, hingga saat ini akan tetap menjadi *corner stone* dalam politik luar negeri Indonesia. Keduanya saling berkontribusi dan memengaruhi pola pengambilan keputusan, baik di Indonesia maupun di masing-masing negara anggota ASEAN lainnya.

Salah satu tantangan dalam mengelola kawasan maritim Indonesia adalah pengembangan kemampuan melakukan proyeksi kepentingan maritim Indonesia di wilayah sekitarnya. Penting bagi Indonesia melihat keterkaitan dan dampak dinamika kawasan maritim yang terjadi di sekitarnya pada pencapaian kepentingan nasional yang telah dicanangkan dalam visi Poros Maritim Dunia. Berkaitan dengan itu, keterkaitan Poros Maritim Dunia yang merepresentasi perspektif ekonomi politik Indonesia dengan kondisi keamanan kawasan maritim di Asia Tenggara serta dinamika antaranggota ASEAN dan negara-negara Asia Timur kekuatan Pasifik, sudah sepatutnya dikaji lebih dalam.

Buku ini ditulis untuk menjelaskan hubungan timbal balik antara Indonesia dan ASEAN dalam hal pemenuhan kepentingan nasional maupun regional terkait dengan keamanan dan stabilitas wilayah perairan di kawasan. Diharapkan buku ini dapat lebih menjelaskan kekuatan dan signifikansi peran Indonesia dalam ASEAN dan juga sebaliknya. Pembahasan di dalamnya disusun sedemikian rupa sehingga pembaca diajak untuk memahami diskursus keamanan maritim di tingkat regional, bentuk-bentuk kerja sama dan kepentingan keamanan ASEAN di bidang maritim, kepentingan ekonomi maritim Indonesia, isu-isu strategis kejahatan di laut, diplomasi maritim Indonesia di ASEAN, dan interaksi antarkekuatan di kawasan. Keseluruhan pembahasan tersebut dijalin dengan benang merah antara kerangka nasional dan kondisi keamanan regional.

Meskipun secara khusus ditujukan sebagai referensi akademik, buku ini juga tetap dapat dinikmati oleh masyarakat umum yang memiliki ketertarikan terhadap isu keamanan maritim. Selain itu, bagi praktisi maupun pemangku kebijakan di sektor pemerintah terkait,

buku ini dapat menjadi poin refleksi dan penilaian mengenai sejauh mana kebijakan pemerintah telah berkontribusi terhadap perwujudan visi besar mewujudkan Poros Maritim Dunia. Semoga buku ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu dan pemahaman terkait ASEAN, Keamanan Maritim, dan Poros Maritim Dunia.

Jakarta, 3 Mei 2017
Deputi Kedaulatan Maritim
Kementerian Koordinator Bidang Maritim

Arif Havas Oegroseno



PRAKATA

Gagasan yang dilontarkan oleh Joko Widodo dan Jusuf Kalla dalam Pidato Kemenangannya pada tanggal 22 Juli 2014 menggarisbawahi kepentingan Indonesia untuk kembali menegaskan kedaulatannya di wilayah perairan, khususnya wilayah laut dengan visi menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Untuk melihat bagaimana visi ini kemudian berkelindan dengan kepentingan kawasan Asia Tenggara dalam mewujudkan sebuah Keamanan Maritim ini lah yang menjadi tujuan awal penyusunan buku oleh Tim Kajian ASEAN di Pusat Penelitian (Puslit) Politik LIPI.

Penelitian ini sendiri merupakan penelitian tahun ke dua dari rangkaian 5 tahun penelitian Tim Kajian ASEAN 2014–2019 yang bertemakan “Kerja sama Keamanan Maritim ASEAN dalam Perspektif Indonesia”. Dalam rangkaian proses penerbitannya, buku ini mendapatkan dukungan dan bantuan dari banyak pihak, tidak hanya para penulis yang telah bersedia bekerja sama dan bekerja keras dalam menyusun dan terus memperbaiki naskah hingga akhirnya dianggap layak terbit, komitmen pihak penerbit yang telah dengan sangat teliti

memeriksa dan menguji kembali baik secara substansi maupun teknis, maupun bantuan pihak-pihak lain yang telah bersedia memberikan data, menjadi narasumber, membantu dalam penelusuran dokumen, bahkan memberikan dukungan moril dan materil hingga akhirnya buku ini dapat mewujudkan di hadapan para pembaca. Oleh karena itu, kami ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu mulai dari proses penyusunan laporan hingga penerbitan dan pencetakan.

Walaupun demikian, kami sepenuhnya sadar bahwa kesempurnaan bukan merupakan sesuatu yang dapat diraih dalam waktu dua tahun saja. Diperlukan proses bertahun-tahun untuk dapat menghasilkan sebuah karya yang pantas menyandang gelar sempurna. Karenanya, sembari menunggu proses yang terus berjalan tersebut, kami membuka diri atas saran maupun kritikan yang membangun bagi karya ini sehingga jarak menuju kesempurnaan itu dapat sedikit demi sedikit dikurangi.

Akhir kata, semoga buku ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Jakarta, April 2018

Editor



BAB I

Pembangunan Maritim Indonesia

Khanisa

A. Mengembalikan Fokus Kemaritiman Indonesia

Keterkaitan antara stabilitas keamanan dan kelancaran pembangunan merupakan dasar pendirian ASEAN. Indonesia, sebagai salah satu negara pionir ASEAN, menyadari bahwa pembangunan di tingkat nasional harus dilandasi dengan kondisi aman dan stabil di tingkat regional. Oleh karena itu, dalam merancang sebuah agenda pembangunan ekonomi politik, keamanan wilayah secara regional merupakan hal yang penting untuk diperhatikan.

Hal ini berlaku pula untuk visi Poros Maritim Dunia (PMD) yang pada saat ini menjadi agenda utama pemerintah. Pembangunan sektor maritim bukan saja agenda bidang ekonomi, melainkan juga politik. Dinamika keamanan dan hubungan politik antarnegara di kawasan akan sangat berpengaruh pada implementasi visi tersebut. Kondisi aman dan stabil di kawasan ASEAN memberikan fondasi yang kuat untuk menunjang keberlangsungan implementasi visi ini. Bukan tidak mungkin, apabila visi ini berkembang lebih jauh, kebijakan maritim Indonesia akan dapat memengaruhi dinamika di kawasan.

Visi PMD yang pertama kali diluncurkan pada pidato kemenangan Joko Widodo (Jokowi) tahun 2014 bertujuan menjadikan Indonesia sebagai “locus dari peradaban besar politik masa depan.”¹ Secara nasional, cikal bakal visi ini sudah mulai dikenal melalui agenda kampanye pasangan Jokowi-Jusuf Kalla (Jokowi-JK) yang menempatkan isu maritim sebagai poin pertama dalam “Nawacita,” sembilan agenda prioritas. Dalam dokumen misi dan rencana aksi pasangan Jokowi-JK, disebutkan mengenai kepentingan “memperkuat jati diri sebagai negara maritim” dan tujuan “mengamankan kepentingan dan keamanan maritim Indonesia, khususnya batas negara, kedaulatan maritim dan sumber daya alam.”² Keseriusan Jokowi menjadikan maritim sebagai salah satu fokus utama masa kepemimpinannya juga terlihat dari pidato perdananya yang menyinggung bahwa Indonesia “telah lama memungguni samudra, laut, selat, dan teluk.”³ Dalam pidatonya pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 Asia Timur di Nay Pyi Taw, Jokowi juga menjelaskan paparan awal mengenai pilar-pilar PMD, yaitu budaya maritim, pengelolaan sumber daya laut, pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan pertahanan maritim.⁴

¹ “Ini Isi Pidato Kemenangan Jokowi-JK,” *Tempo*, 22 Juli 2014, diakses pada 11 Oktober 2016 dari <http://pemilu.tempo.co/read/news/2014/07/22/269595082/Ini-Isi-Pidato-Kemenangan-Jokowi-JK>.

² “Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkeperibadian. Visi Misi dan Program Aksi. Jokowi Jusuf Kalla 2014,” KPU, diakses pada 11 Oktober 2016 dari http://www.kpu.go.id/koleksigambar/Visi_Misi_JOKOWI-JK.pdf.

³ “Pidato Jokowi: Sudah Lama Kita Memungguni Laut,” *Tempo*, 20 Oktober 2014, diakses pada 11 Oktober 2016 dari <https://nasional.tempo.co/read/615707/pidato-jokowi-sudah-lama-kita-memungguni-laut>.

⁴ “Pidato Presiden RI Joko Widodo Pada KTT ke 9 Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014,” Sekretariat Kabinet RI, diakses pada 11 Oktober 2016 dari <http://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/>.

Pengembalian jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim sudah seharusnya mendapatkan perhatian lebih. Hal ini didasari oleh fakta geografis dan catatan kultural/budaya yang selama ini telah membentuk identitas Indonesia. Secara geografis, tentunya, Indonesia tidak bisa mengingkari keberadaan laut sebagai fitur utama yang mengambil porsi dua per tiga dari luas wilayahnya. Dalam tatanan legal, Indonesia memperjuangkan gagasan negara kepulauan melalui Deklarasi Djuanda (1957) yang membatalkan peraturan *Territoriale Zee en Matirime Kringen Ordonantie* yang menetapkan bahwa laut teritorial Indonesia hanya 3 mil dari garis air pasang surut dari masing-masing pulau.⁵ Perjuangan itu membuahkan pengakuan internasional mengenai *archipelagic state* (negara kepulauan), yaitu *a state constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands*, yang tercantum dalam Bagian V pasal 46, UNCLOS (1982).⁶ A.B. Lopian menuliskan bahwa *archipelago* berasal dari bahasa Yunani *arch* (besar, utama) dan *pelagos* (laut). Pengertian harfiah *archipelagic state* adalah negara laut utama.⁷

Sayangnya, pemberian prioritas pada sektor maritim harus berkompetisi dengan pola pikir pembangunan darat yang ditanamkan sejak masa kolonial Belanda. Untuk membongkar pola pikir ini, Indonesia perlu mengikuti jejak deklarasi Djuanda. Menurut catatan Dewan Kelautan Indonesia, beberapa kebijakan lainnya telah dikeluarkan.⁸ Pada masa pemerintahan B.J. Habibie, Deklarasi Bunaken menandai komitmen pemerintah terhadap pembangunan maritim

⁵ Syamsumar Dam, *Politik Kelautan* (Jakarta: Bumi Aksara, 2010), 45.

⁶ "Part IV Archipelagic States," United Nations, diakses pada 11 Oktober dari http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part4.htm.

⁷ Adrian B. Lopian, *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), 2.

⁸ Dewan Kelautan Indonesia, *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru* (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012), diakses pada 4 Februari 2016 dari http://www.dekin.kkp.go.id/download_arsip.php?id=20130226114831350106212156800225230716537123.

yang melibatkan semua pihak secara inklusif. Pada masa pemerintahan Megawati Soekarnoputri, dikeluarkan Seruan Sunda Kelapa yang berfokus pada lima pilar, yaitu membangun wawasan bahari, menegaskan kedaulatan, mengembangkan industri dan jasa maritim, mengelola kawasan pesisir serta mengembangkan hukum nasional. Namun, berbagai kebijakan itu belum dapat secara nyata membangun sektor maritim di Indonesia.

Visi PMD menawarkan alternatif pembangunan maritim yang holistik. Walaupun belum ada definisi resmi mengenai PMD, dapat dikatakan bahwa PMD merupakan sebuah visi nasional membangun Indonesia sebagai negara maritim yang sejahtera dan kuat. Di dalamnya, terdapat pilar-pilar yang merepresentasikan fokus pembangunan sektor maritim di Indonesia. Sejauh ini, penguatan PMD pada strategi nasional sudah tercantum dalam beberapa dokumen resmi.

Pertama, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015–2019. Dalam dokumen itu dituliskan bahwa kemaritiman dan kelautan merupakan dimensi pembangunan sektor unggulan di bawah skema strategi pembangunan nasional.⁹ Penjabaran cukup detail dapat ditemukan dalam pembangunan ketahanan dan keamanan maritim di bawah agenda “6.1.3 Memperkuat Jati Diri sebagai Negara Maritim.”¹⁰ Sementara itu, pemanfaatan potensi ekonomi maritim yang dijabarkan dalam “6.7.5 Pengembangan Ekonomi Maritim dan Kelautan” memasukkan program-program seperti pengembangan industri perikanan, pembuatan data, dan informasi sumber daya kelautan yang terintegrasi serta pembangunan Tol Laut.¹¹

Kedua, Ringkasan Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia sebagai Poros

⁹ *Buku I Agenda Pembangunan Nasional* (Kementerian Perencanaan Pembangunan nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014), 5–4.

¹⁰ *Buku I*, 6–5 (95).

¹¹ *Buku I*, 6–175 – 6–180.

Maritim yang dikeluarkan Bappenas pada Januari 2016. Dokumen ini merupakan hasil kajian Bappenas yang melibatkan sejumlah ahli bidang maritim maupun ahli dalam bidang lainnya yang terkait pembangunan maritim.¹² Dokumen ini mengkaji potensi, isu-isu penting dan melihat bagaimana PMD dapat diimplementasikan pada masa mendatang. Adapun enam rekomendasi yang dibuat berkenaan dengan masalah kewilayahan, pembangunan konektivitas laut, penguatan dan pengembangan ekonomi kelautan dan kemaritiman, penguasaan teknologi kelautan dan kemaritiman, pengikutsertaan masyarakat dan kearifan lokal serta penguatan kelembagaan.¹³

Ketiga, Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia: Menuju Poros Maritim Dunia yang dikeluarkan Kementerian Koordinator Bidang Maritim. Buku putih ini merupakan pedoman yang diharapkan dapat digunakan oleh segenap instansi terkait dalam mengimplementasikan PMD dan akan dikuatkan oleh Peraturan Presiden.¹⁴ Di dalamnya, kelima pilar PMD yang diungkapkan Jokowi pada 2014 di KTT ke-9 Asia Timur di Nay Pyi Taw diperbarui dengan menambahkan tata kelola dan tata ruang laut.¹⁵

Ketiga dokumen ini menunjukkan luasnya cakupan implementasi PMD. Apabila strategi-strategi PMD dapat disinergikan dengan kemajuan yang telah berjalan, visi ini tidak mustahil untuk diwujudkan. PMD tidak harus dipandang sebagai visi yang sama sekali baru.

¹² *Ringkasan Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim* (Deputi Bidang Kemaritiman dan Sumberdaya Alam Kementerian Perencanaan. Kementerian Perencanaan Pembangunan nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, Januari 2016), 2.

¹³ *Ringkasan Prakarsa*, 13–20.

¹⁴ Saat tulisan ini disusun, Peraturan Presiden tersebut masih dalam tahap menunggu persetujuan presiden, berdasarkan koordinasi LIPI dan instansi lainnya dengan Kementerian Koordinator Bidang Maritim.

¹⁵ *Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia: Menuju Poros Maritim Dunia* (Kementerian Koordinator Bidang Maritim RI, 2016).

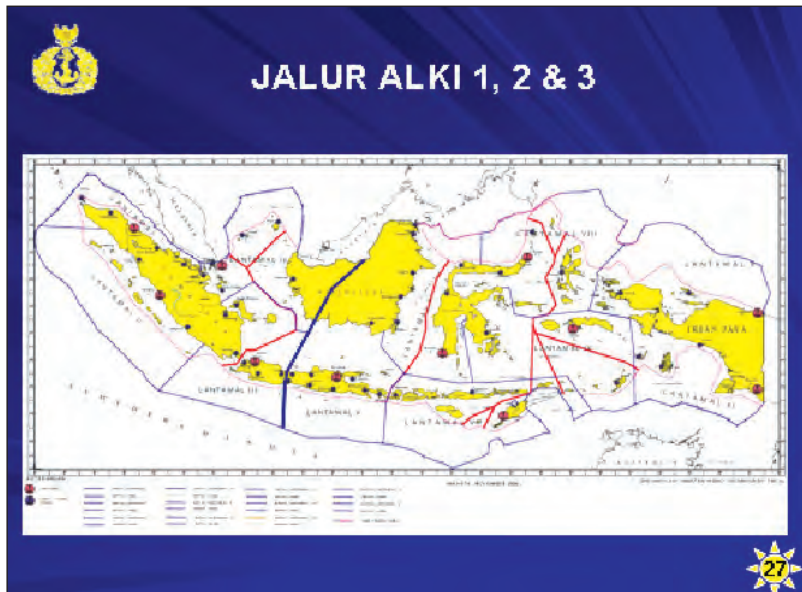
Inisiatif-inisiatif pembangunan maritim pada masa pemerintahan yang lalu harus menjadi dasar pertimbangan pembangunan maritim masa kini dan yang akan datang.

B. Tiga Modal Pembangunan Kemaritiman Indonesia

Untuk memahami pentingnya PMD dan pengembalian fokus kemaritiman Indonesia, kita harus melihat kembali modal pembangunan maritim yang sudah dimiliki Indonesia. Pertama, letak strategis Indonesia dalam peta jalur perdagangan dunia. Berkaitan dengan hal ini, telah ditentukan tiga alur laut kepulauan. Alur laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan jalur-jalur transportasi laut melalui wilayah perairan Indonesia yang sudah diakui oleh UNCLOS. Dalam kerangka legal di tingkat nasional, perangkat regulasi tentang ALKI dikeluarkan pada 2002.¹⁶ ALKI I merupakan jalur yang menghubungkan pelayaran antara Laut Cina Selatan dan Samudra Hindia melalui Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda. ALKI II adalah jalur yang menghubungkan pelayaran antara Sulawesi dan Samudra Hindia melalui Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok. ALKI III merupakan jalur yang menghubungkan pelayaran antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia melalui Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.¹⁷ Lihat Gambar 1.1.

¹⁶ Lihat Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, Pasal 11. "Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002," Kementerian Dalam Negeri, diakses pada 4 Februari 2016 dari <http://www.kemendagri.go.id/produk-hukum/2002/06/28/peraturan-pemerintah-nomor-37-tahun-2002>.

¹⁷ Tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui alur laut kepulauan yang ditetapkan Presiden Republik Indonesia.



Sumber: Inayati (2010)¹⁸

Gambar 1.1 Jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia

Keberadaan ALKI adalah bentuk kesadaran Indonesia sebagai negara kepulauan yang—walaupun memiliki hak penuh atas wilayah laut di dalam gugusan pulau-pulaunya, tetap harus mengakomodasi jalur pelayaran internasional. Keberadaan ALKI vital untuk menyingkat waktu perjalanan bagi distribusi barang internasional. Namun, infrastruktur pelayaran dan pengamanan yang belum memadai membuat keuntungan ekonomi yang dapat diraih oleh Indonesia—berkaitan dengan posisinya ini—tidak maksimal.

Modal pembangunan maritim lain yang dimiliki Indonesia adalah saling keterkaitan dengan negara-negara di kawasan. Upaya penyele-

¹⁸ Ratna Shofi Inayati (ed), *ALKI 2 Sebagai Pusat Pertumbuhan Wilayah Pesisir: Dinamika Geoekonomi Politik Alur Laut Kepulauan Indonesia 2 Selat Makassar Membangun Daya Saing Wilayah Pesisir* (Jakarta: Pusat Penelitian Politik-LIPI 2010), hlm. 5.

saian isu keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura yang telah dilakukan bersama Singapura dan Malaysia dalam bentuk *Malacca Straits Patrol* merupakan salah satu pemanfaatan hubungan tersebut. Patroli gabungan ini dilaporkan telah sangat efektif mengurangi jumlah perompakan di Selat Malaka dari 38 insiden pada 2004, menjadi hanya satu insiden pada 2013.¹⁹ Keberhasilan patroli gabungan berkontribusi terhadap peningkatan aktivitas ekonomi di wilayah tersebut. Hal ini sekaligus menjawab kekhawatiran pihak-pihak di luar kawasan atas kemampuan dan keinginan politik Indonesia, Singapura, dan Malaysia dalam mengamankan Selat Malaka. Mengingat karakteristik laut di kawasan Asia Tenggara termasuk laut semi tertutup²⁰ (*semi enclosed sea*), dinamika politik dan ekonomi di kawasan Asia Tenggara menjadi saling bergantung satu sama lainnya.

Keterkaitan Indonesia dengan negara-negara di kawasan tidak selalu menjamin terciptanya hasil yang diinginkan. Dalam penyelesaian Laut Cina Selatan, Indonesia—walaupun tidak menjadi negara pihak—tetap direpotkan dengan konflik yang terjadi. Sebagai salah satu negara pendiri ASEAN dan negara yang banyak menerima investasi dari Tiongkok, Indonesia berdiri pada tempat yang sulit. Belum lagi dengan adanya Jalur Sutra Tiongkok yang bertindihan dengan PMD, Indonesia harus mencari cara agar, paling tidak, keterkaitan Indonesia dengan Tiongkok tidak memengaruhi upaya memenuhi kepentingan nasionalnya.

Modal lain yang harus diperhitungkan adalah kekayaan laut di bidang perikanan. Indonesia memiliki luas wilayah laut sebesar 5,8

¹⁹ “Malacca Straits Patrols,” Ocean Beyond Piracy, diakses pada 4 Februari 2016 dari <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>.

²⁰ Kawasan laut semi tertutup (*semi enclosed sea*) berdasarkan Pasal 122 Konvensi Hukum Laut Internasional adalah teluk, cekungan, dan laut yang dikelilingi oleh dua atau lebih negara dan terhubung dengan laut yang lain atau samudra melalui saluran yang sempit atau secara keseluruhan terdiri dari laut teritorial dan zona ekonomi eksklusif (ZEE) dari dua atau lebih negara pantai.

juta km². Menurut Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti, sektor ekstraktif dalam bidang maritim (seperti perikanan), masih kalah oleh sektor jasa (seperti pariwisata bahari).²¹ Lebih lanjut, data Pusdatin Kementerian Kelautan dan Perikanan memperkirakan volume produksi perikanan tangkap di laut pada 2014 mencapai 5,8 juta ton.²² Jumlah tersebut masih jauh dari target produksi sebesar 24,11 juta ton pada 2019.²³ Kurang maksimalnya penggalan potensi kelautan, khususnya di bidang perikanan, disebabkan tidak meratanya pembangunan dan masalah keamanan seperti maraknya *Illegal, Unreported*, dan *Undocumented* (IUU) Fishing.

C. Indonesia dan Agenda Maritim ASEAN

Seperti halnya Indonesia, negara-negara ASEAN juga menganggap laut sebagai fitur geografis yang sangat penting. Hal ini berlaku bukan hanya bagi negara-negara yang berada di kawasan kepulauan (*archipelago*), seperti Indonesia, Malaysia, Filipina, Brunei Darussalam, dan Singapura, melainkan juga bagi negara-negara yang terbentang dari pangkal semenanjung Malaysia sampai kawasan Indochina, yaitu Thailand, Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam. Nilai penting laut bagi kebanyakan negara-negara di Asia Tenggara, baik sebagai penyedia sumber daya minyak maupun gas, sumber daya ikan dan hasil laut lainnya serta sebagai jalur perdagangan vital.

Hasil minyak dan gas alam (migas) yang tersimpan di kawasan laut Asia Tenggara memiliki kapasitas untuk menarik investasi peru-

²¹ "Potensi Sektor Kelautan Indonesia Menjanjikan," Kementerian Kelautan dan Perikanan, 13 November 2015, diakses pada 30 Januari 2016 dari <http://www.greeners.co/berita/potensi-sektor-kelautan-indonesia-sangat-menjanjikan/>.

²² "Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan 2014," Pusdatin Kementerian Kelautan dan Perikanan, diakses pada 30 Januari 2016 dari [http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/154044-\[_Konten_\]_Konten%20D541.pdf](http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/154044-[_Konten_]_Konten%20D541.pdf).

²³ Ruslan Burhani, "Potensi laut Indonesia perlu digarap secara optimal," *Antara News*, 11 Januari 2016, diakses pada 30 Januari 2016 dari <http://www.antaranews.com/berita/539358/potensi-laut-indonesia-perlu-digarap-secara-optimal>.

sahaan-perusahaan besar dari Eropa, Amerika Serikat (AS), Tiongkok, dan Jepang. Di Indonesia, cadangan migas tersebar di beberapa daerah, di antaranya Maluku, Jawa Tengah, dan Kalimantan Timur. Terdapat pula penemuan lumbung migas baru di wilayah Da Nang, Vietnam, dan beberapa titik lain di kawasan Laut Cina Selatan.²⁴

Perikanan juga yang menjadi salah satu sektor ekonomi utama bagi negara-negara kepulauan di Asia Tenggara. Produksi perikanan laut yang dihasilkan sepuluh negara ASEAN menyumbang 25% dari total ikan yang beredar di pasar internasional. Empat negara Asia Tenggara penghasil ikan tertinggi adalah Indonesia, Thailand, Vietnam, dan Filipina.²⁵ Hal penting lainnya yang membuat peran laut di kawasan ini menjadi signifikan adalah laut kawasan ini termasuk dalam jalur transportasi internasional di mana nilai perdagangan yang melaluinya setara 5,3 triliun US\$.²⁶

Melihat nilainya yang demikian strategis, tidak mengherankan bila negara-negara anggota ASEAN mengambil berbagai langkah di antara mereka ataupun dengan negara mitra untuk menjamin berlangsungnya kegiatan perekonomian berbasis kelautan. Berkenaan dengan hal itu, Indonesia merupakan negara anggota yang aktif mendukung kerangka-kerangka kerja sama bidang keamanan maritim. Hal ini terlihat dari pembangunan arsitektur regional dalam bidang maritim yang hampir selalu menjadi agenda ketika Indonesia menjadi tuan rumah pertemuan tingkat tinggi atau tingkat menteri. Pada 2003, Declaration of ASEAN Concord II di Bali membahas perlunya ASEAN

²⁴ Eddy Purwanto, "Peran Jalur Minyak Indo-ASEAN," *Tempo*, 24 Januari 2012, diakses pada 29 Januari 2016 dari <http://www.tempo.co/read/kolom/2012/01/24/520/Peran-Jalur-Minyak-Indo-ASEAN>.

²⁵ Fisheries, "Invest in ASEAN," *Invest in ASEAN*, diakses pada 29 Januari 2016 dari <http://investasean.asean.org/index.php/page/view/fisheries>.

²⁶ John J. Brandon, "Southeast Asia in 2015: Maritime Security, Myanmar Election, TPP Top Agenda," *Asia Foundation*, 7 Januari 2015, diakses pada 29 Januari 2016 dari <http://asiafoundation.org/2015/01/07/southeast-asia-in-2015-maritime-security-myanmar-elections-tpp-top-agenda/>.

memupuk nilai bersama pada isu-isu penting yang salah satunya direalisasikan dalam bentuk kerja sama keamanan maritim di bawah Komunitas Keamanan ASEAN.²⁷ Pada tahun berikutnya, dalam ASEAN Ministerial Meeting ke-37 di Jakarta, terdapat persetujuan mengenai kepentingan kerja sama maritim dalam pembangunan Komunitas Keamanan ASEAN melalui kemungkinan dikembangkannya sebuah forum kerja sama maritim. Ide itu ditindaklanjuti dengan merintis ASEAN Maritime Forum (AMF) yang pertama kali disebutkan dalam Vientiane Action Programme pada 2004.²⁸ Peresmian dan pertemuan pertama AMF dilakukan di Surabaya pada 2010 dengan pembahasan mengenai konektivitas, masalah keamanan maritim, dan perihal *search-and-rescue* (SAR).²⁹ Pada 2012, AMF berkembang menjadi Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF), yakni bentuk diplomasi trek 1,5 (jalur diplomasi semiformal yang melibatkan pemerintah dan akademisi) yang menyertakan negara-negara anggota East Asia Summit (EAS).³⁰

Perkembangan terakhir dalam kerangka kerja sama ini adalah dikeluarkannya *EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation* yang disponsori oleh Indonesia bersama Tiongkok, Selandia Baru, Australia, dan AS pada KTT Asia Timur tahun 2015. Dokumen ini mengelaborasi aspek-aspek keamanan ke dalam lima pilar kerja sama maritim yaitu, *sustainable marine economic development; peace,*

²⁷ "Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II)," ASEAN, diakses pada 29 Januari 2016 dari http://www.asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii.

²⁸ *Vientiane Action Programme*, ASEAN, 31, diakses pada 29 Januari 2016 dari <http://www.asean.org/storage/images/archive/VAP-10th%20ASEAN%20Summit.pdf>.

²⁹ "1st Meeting of ASEAN Maritime Forum," Kementerian Luar Negeri RI, 29 Juli 2010 diakses pada 29 Januari 2016 dari <http://www.asean.org/1st-expanded-asean-maritime-forum-manila/>.

³⁰ "Chairman's Statement, 1st Expanded ASEAN Maritime Forum, Manila," ASEAN, diakses pada 2 Februari 2016 dari <http://www.asean.org/1st-expanded-asean-maritime-forum-manila/>.

*stability, and security; transboundary challenges; maritime connectivity; dan cooperation between research institution.*³¹ Dari pernyataan ini dapat terlihat bagaimana Indonesia mencoba menyejajarkan visi PMD ke dalam konteks regional.

Apabila dapat diimplementasikan dengan baik, PMD berpotensi memajukan posisi Indonesia di tingkat regional, bahkan di tingkat global. Terlebih lagi, visi ini tidak ditujukan untuk berpengaruh hanya secara nasional, tetapi juga secara internasional dengan adanya penyematan kata “dunia.” Dalam mengimplementasikan PMD, Indonesia harus meletakkannya dalam konteks lingkungan strategis yang lebih besar. Berkaitan dengan hal ini, kesejajaran PMD dengan dinamika politik keamanan ASEAN merupakan hal yang penting untuk dipertimbangkan.

D. Tantangan Implementasi PMD

Walaupun visi PMD tampak berkesesuaian dengan kebutuhan nasional dan paralel dengan agenda maritim di ASEAN, bukan berarti implementasinya akan berjalan tanpa tantangan berarti. Dalam hal ini, terdapat tiga tingkatan kompleksitas yang harus dihadapi, yaitu pada tingkat nasional, regional, dan internasional.

Pada tingkat nasional, Indonesia masih memperkuat basis pedoman dalam implementasi visi PMD. Walaupun sudah terdapat *Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia*, tumpang tindih kewenangan dan budaya ego sektoral menjadi masalah yang memperlambat terwujudnya program-program yang sudah dicanangkan.

Pada tingkat regional, pendeklarasian PMD dalam EAS dan diadopsinya beberapa poin PMD dalam EAS *statement* merupakan

³¹ “EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation,” ASEAN, 22 November 2015, diakses pada 30 Januari 2016 dari <http://www.asean.org/storage/images/2015/November/10th-EAS-Outcome/EAS%20Statement%20on%20Enhancing%20Regional%20Maritime%20Cooperation%20-%20FINAL%2022%20November%202015.pdf>.

permulaan yang baik. Namun, niat Indonesia menjadi kuat di sektor maritim mungkin meningkatkan kompetisi antarnegara di ASEAN yang memiliki kebutuhan menjaga kepentingan negaranya. Misalnya, dalam hal keinginan menjadi *hub* pelayaran internasional, Indonesia harus bersaing dengan Singapura yang sudah terlebih dahulu menjadi *leading country* pembangunan pelabuhan jasa pelayaran di Selat Malaka. Kebijakan yang ketat dan tegas mengenai IUU *Fishing* juga dapat memengaruhi hubungan Indonesia dengan negara-negara di kawasan yang wilayah penangkapan ikannya berdekatan dengan Indonesia. Indonesia harus terus melakukan sosialisasi dan negosiasi atas kepentingan maritimnya dengan negara-negara di kawasan. ASEAN dapat menjadi platform yang dapat dimanfaatkan, namun ASEAN sendiri memiliki masalah. Misalnya, mengenai tidak terdapatnya konvensi yang solid mengenai yang dimaksud dengan keamanan maritim ASEAN. Hal ini menyebabkan sulitnya memetakan apakah negara-negara anggota memiliki kepentingan bidang maritim yang sejalan atau bersinggungan dengan kepentingan regional Indonesia.

Pada tingkat internasional, kompetisi antara Tiongkok dan Amerika Serikat sering kali berujung pada terpecahnya kesatuan regional dan kesulitan ASEAN untuk memainkan sentralitasnya. Tarik-menarik antarkedua kekuatan besar itu dapat dilihat dalam dinamika kawasan pasca-putusan *Permanent Court of Arbitration* (PCA) yang menggugurkan klaim Tiongkok di Laut Cina Selatan. Hubungan erat Tiongkok dengan beberapa negara di kawasan mempersulit ASEAN untuk mengeluarkan pernyataan bersama mengenai putusan tersebut. AS juga terpacu meningkatkan kehadirannya di kawasan. Kehadiran negara-negara lainnya, seperti India dan Rusia, yang memiliki kepentingan atas jalur energi dan perdagangan yang di kawasan Asia Tenggara juga menambah kompleksitas pemetaan hubungan di kawasan.

E. Mencari Konfigurasi PMD dalam ASEAN

Ketiga tantangan tersebut memberikan gambaran atas dinamika dan lingkungan strategis yang akan dihadapi dalam pengimplementasian PMD. Dalam hal ini, ASEAN menjadi sebuah aspek yang secara geografis dan politis berpengaruh pada proses implementasi tersebut. Keterkaitan Indonesia dan ASEAN dalam berbagai hal menyebabkan hubungan timbal-balik yang tidak bisa dikecilkan. ASEAN sebagai organisasi telah berhasil membentuk sebuah jaringan antaraktor, baik intra maupun ekstra regional sehingga dapat mengelevasi, baik isu maupun agenda di tingkat regional ke tingkat internasional. Hal inilah yang disadari oleh Jokowi dalam pemaparan perdana PMD dalam EAS pada 2014.

Terdapat dua pertanyaan kunci yang akan dianalisis dalam kajian ini: **Apa konsep keamanan maritim Indonesia dalam konteks Poros Maritim Dunia?** dan **Bagaimana visi Poros Maritim Dunia dapat berkontribusi terhadap perwujudan keamanan maritim ASEAN?** Secara garis besar, kajian ini berfokus pada tema keamanan. Pemilihannya didasarkan pada konteks keamanan komprehensif yang luas dan dapat menghubungkan ke semua isu dalam implementasi PMD maupun dampak regional dan global.

Kedua pertanyaan tersebut akan dianalisis melalui enam bagian. *Pertama*, membahas konsep keamanan ASEAN dan PMD. Kesepahaman dasar mengenai kedua konsep ini berguna untuk memberikan fondasi bagi pembahasan bagian-bagian berikutnya. Pengembangan konsep keamanan ASEAN akan dilakukan pada ranah teoretis dan bukan perkembangan institusi ASEAN. Di dalamnya akan disinggung mengenai perubahan perspektif keamanan dari tradisional ke non-tradisional dan bagaimana perubahan perspektif itu memengaruhi cara pandang ASEAN terhadap isu-isu maritim. Selanjutnya, dalam bagian tersebut juga akan dipaparkan pembangunan definisi dan implementasi PMD.

Kedua, membahas kerja sama dan kepentingan keamanan ASEAN di bidang maritim. Pembahasan pada bagian ini sebagai tindak lanjut pemahaman teoretis yang telah dipaparkan pada bagian sebelumnya. Di dalamnya akan menelusuri pembangunan hukum laut di Indonesia dan perkembangan institusi kerja sama bidang keamanan dan maritim di ASEAN.

Ketiga, membahas kepentingan ekonomi maritim Indonesia, khususnya di bidang perikanan dan konektivitas. Kedua bidang dipilih berdasarkan fokus prioritas ekonomi kelautan pada masa pemerintahan Joko Widodo. Bagian ini akan melihat potensi, ancaman keamanan, dan langkah-langkah netralisasi ancaman yang ada. Diharapkan hasil analisis bagian ini dapat memberikan contoh bagaimana stabilitas kawasan dapat memengaruhi pembangunan ekonomi maritim Indonesia.

Keempat, membahas isu-isu strategis berkenaan dengan kejahatan di laut. Bagian ini akan melihat keberadaan tantangan yang secara nyata datang dari laut dalam bentuk *man-made security threat*. Jenis-jenis kejahatan tersebut terbukti telah menghambat transportasi barang dan jasa serta dapat mengganggu stabilitas keamanan di kawasan.

Kelima, membahas diplomasi maritim Indonesia di ASEAN. Perkembangan kepentingan nasional di bidang maritim mendorong Indonesia untuk menyesuaikan cara-cara komunikasi dan negosiasi. Aktor-aktor dalam diplomasi berkembang seiring bertambahnya institusi yang terlibat dalam bidang maritim. Bagian ini akan secara khusus melihat perkembangan diplomasi maritim yang sebenarnya telah dilakukan Indonesia dalam bentuk *naval diplomacy*, sampai bentuk-bentuk diplomasi baru yang tengah berlangsung.

Keenam, membahas interaksi antarkekuatan di kawasan. Pembahasan terakhir ini memetakan hubungan kompetisi dan kooperasi antarnegara di kawasan yang berkenaan dengan isu maritim. Seperti argumentasi yang telah dipaparkan, implementasi PMD sangat bergan-

tung pada dinamika di kawasan. Baik kepentingan yang bersangkutan maupun persaingan akan memengaruhi *output* program-program yang direncanakan ataupun dijalankan.

Semua pembahasan tersebut akan ditutup dengan refleksi terhadap aspek-aspek penting yang menghubungkan kerangka nasional dan kondisi keamanan regional. Pada akhirnya, pemahaman mengenai Poros Maritim Dunia diharapkan dapat berkontribusi secara luas, dan visi ini, apabila dapat terwujud secara baik, akan memengaruhi lingkungan strategis, khususnya lingkup regional. Di satu sisi, Indonesia sebagai negara maritim terbesar di ASEAN harus mampu menjadi pencetus, pendorong, dan pelaksana utama agenda-agenda maritim di kawasan. Di sisi lain, ASEAN yang merupakan organisasi regional yang memiliki perairan paling strategis di dunia harus pula memiliki visi untuk mengatur, baik relasi antarnegara anggotanya maupun dengan negara mitranya dalam hal maritim. Indonesia beserta negara-negara anggota ASEAN lainnya berkepentingan menjaga kelancaran aktivitas perdagangan, pelayaran, maupun pelestarian hasil laut yang menjadi salah satu sektor utama perekonomian kawasan ini. Berkenaan dengan hal tersebut, masalah-masalah kemaritiman, khususnya keamanan yang dialami Indonesia dan negara-negara ASEAN lain, juga dapat menjadi pemersatu untuk bekerja sama mewujudkan stabilitas kawasan, khususnya di wilayah laut.

DAFTAR PUSTAKA

- ASEAN. "Chairman's Statement, 1st Expanded ASEAN Maritime Forum, Manila." Diakses pada 2 Februari 2016. <http://www.asean.org/1st-expanded-asean-maritime-forum-manila/>.
- ASEAN. "Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II)." Diakses pada 29 Januari 2016. http://www.asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii.

- ASEAN. "EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation." Modifikasi terakhir 22 November 2015. Diakses pada 30 Januari 2016. <http://www.asean.org/storage/images/2015/November/10th-EAS-Outcome/EAS%20Statement%20on%20Enhancing%20Regional%20Maritime%20Cooperation%20-%20FINAL%2022%20November%202015.pdf>.
- ASEAN. *Vientiane Action Programme*. Diakses pada 29 Januari 2016. <http://www.asean.org/storage/images/archive/VAP-10th%20ASEAN%20Summit.pdf>.
- ASEAN. "Fisheries." *Invest in ASEAN*. Diakses pada 29 Januari 2016. <http://investasean.asean.org/index.php/page/view/fisheries>.
- Brandon, John J. "Southeast Asia in 2015: Maritime Security, Myanmar Election, TPP Top Agenda." *Asia Foundation*, 7 Januari 2015. Diakses pada 29 Januari 2016. <http://asiafoundation.org/2015/01/07/southeast-asia-in-2015-maritime-security-myanmar-elections-tpp-top-agenda/>.
- Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia: Menuju Poros Maritim Dunia*. Kementerian Koordinator Bidang Maritim RI, 2016.
- Buku I Agenda Pembangunan Nasional*. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014.
- Burhani, Ruslan. "Potensi Laut Indonesia Perlu Digarap secara Optimal." *Antara News*, 11 Januari 2016. Diakses pada 30 Januari 2016. <http://www.antaraneews.com/berita/539358/potensi-laut-indonesia-perlu-digarap-secara-optimal>.
- Dam, Syamsumar. *Politik Kelautan*. Jakarta: Bumi Aksara, 2010.
- Deputi Bidang Kemaritiman dan Sumberdaya Alam Kementerian Perencanaan. *Ringkasan Prakarsa Strategis Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim*. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, Januari 2016.
- Dewan Kelautan Indonesia. "Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru." Diakses pada 4 Februari 2016. <http://dewankelautan.blogspot.co.id/2012/12/lap-kebijakan-ekonomi-kelautan-dengan.html>.

- Inayati, Ratna Shofi (ed.). *ALKI 2 sebagai Pusat Pertumbuhan Wilayah Pesisir: Dinamika Geoekonomi Politik Alur Laut Kepulauan Indonesia 2 Selat Makassar Membangun Daya Saing Wilayah Pesisir*. Jakarta: LIPI, 2010.
- Kementerian Dalam Negeri RI. "Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002." Diakses pada 4 Februari 2016. <http://www.kemendagri.go.id/produk-hukum/2002/06/28/peraturan-pemerintah-nomor-37-tahun-2002>.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. "Potensi Sektor Kelautan Indonesia Menjanjikan." (13 November 2015). Diakses pada 30 Januari 2016. <http://www.greeners.co/berita/potensi-sektor-kelautan-indonesia-sangat-menjanjikan/>.
- Kementerian Luar Negeri RI. "1st Meeting of ASEAN Maritime Forum." (29 Juli 2010). Diakses pada 29 Januari 2016. <http://www.asean.org/1st-expanded-asean-maritime-forum-manila/>.
- KPU. "Jalan Perubahan untuk Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkeperibadian. Visi Misi dan Program Aksi. Jokowi Jusuf Kalla 2014." (Mei 2014). Diakses pada 11 Oktober 2016. http://www.kpu.go.id/koleksigambar/Visi_Misi_JOKOWI-JK.pdf.
- Lapian, Adrian B. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.
- Ocean Beyond Piracy. "Malacca Straits Patrols." Diakses pada 4 Februari 2016. <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>.
- Purwanto, Eddy. "Peran Jalur Minyak Indo-ASEAN." *Tempo*, 24 Januari 2012. Diakses pada 29 Januari 2016. <http://www.tempo.co/read/kolom/2012/01/24/520/Peran-Jalur-Minyak-Indo-ASEAN>.
- Pusdatin Kementerian Kelautan dan Perikanan. *Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan 2014*. Diakses pada 30 Januari 2016. [http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/154044-\[_Konten_-Konten%20D541.pdf](http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/154044-[_Konten_-Konten%20D541.pdf).

- Sekretariat Kabinet RI. "Pidato Presiden RI Joko Widodo Pada KTT ke 9 Asia Timur di Nay Pyi Taw Myanmar 13 November 2014." Diakses pada 11 Oktober 2016. <http://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/>.
- Sinaga, Odelia. "Pidato Jokowi: Sudah Lama Kita Memungungi Laut." *Tempo*, 20 Oktober 2014. Diakses pada 11 Oktober 2016. <https://nasional.tempo.co/read/615707/pidato-jokowi-sudah-lama-kita-memungungi-laut>.
- Tempo. "Ini Isi Pidato Kemenangan Jokowi-JK." 22 Juli 2014. Diakses pada 11 Oktober 2016. <http://pemilu.tempo.co/read/news/2014/07/22/269595082/Ini-Isi-Pidato-Kemenangan-Jokowi-JK>.
- United Nations. "Part IV Archipelagic States." Diakses pada 11 Oktober 2016. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part4.htm.



BAB II

Diskursus Keamanan Maritim, ASEAN, dan Visi Maritim Indonesia

M. Riefqi Muna dan Khanisa

A. Memosisikan Visi Maritim Indonesia

Sebelum lebih jauh membahas bagaimana Poros Maritim Dunia (PMD) dapat diimplementasikan dan pengaruhnya di masa depan, visi ini perlu diletakkan dalam kerangka keamanan ASEAN. Alasannya, stabilitas dan keamanan yang dijaga oleh negara-negara anggota ASEAN, termasuk Indonesia, telah memberikan lingkungan kondusif untuk melakukan pembangunan nasionalnya masing-masing. Bagi Indonesia, ASEAN merupakan organisasi regional yang sangat penting. Dalam pernyataannya pada awal 2016, Menteri Luar Negeri, Retno L.P. Marsudi, mengatakan, “ASEAN merupakan *cornerstone* bagi politik luar negeri Indonesia.”¹

Terwujudnya visi PMD tergantung pada keamanan dan kestabilan kawasan. Oleh karena itu, visi ini harus disejajarkan dengan konteks

¹ “Pernyataan Pers Tahunan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Retno L.P. Marsudi Tahun 2016,” Kementerian Luar Negeri, diakses pada 13 Oktober 2016 dari <http://www.kemlu.go.id/id/pidato/menlu/Pages/PPTM%202016%20Menlu%20RI.pdf>.

keamanan ASEAN, khususnya keamanan maritim. Namun, penyejajaran ini tidak bisa dilakukan begitu saja karena konsep keamanan maritim ASEAN pun masih terus berkembang. Dinamika masa kini, ketika tantangan konvensional hadir bersama dengan tantangan kontemporer, pembaruan pemahaman atas keamanan maritim merupakan kebutuhan yang harus terus dilakukan.

Lebih jauh, pertanyaan kunci yang akan dibahas adalah “bagaimana posisi PMD dalam konsep keamanan maritim ASEAN?” Untuk menjawab pertanyaan itu secara sistematis, bab ini dibagi menjadi tiga bagian. Pertama, mendalami konsep keamanan ASEAN. Kedua, memvisikan konsep keamanan maritim di ASEAN. Terakhir, menganalisis keterhubungan PMD sebagai konsep pembangunan maritim nasional ASEAN dalam kerangka keamanan regional. Untuk menghindari tumpang tindih pembahasan dengan bab-bab selanjutnya, bab ini hanya melakukan pembahasan konseptual dan tidak berbicara pada tatanan institusional ASEAN ataupun implementasi pilar-pilar PMD.

B. Konsep Keamanan ASEAN

Agenda keamanan merupakan fondasi ASEAN yang secara jelas tertulis dalam Deklarasi Bangkok yang dikeluarkan pada 1967. Poin kedua deklarasi tersebut menyatakan bahwa salah satu tujuan dan maksud asosiasi ini adalah “mempromosikan perdamaian dan stabilitas regional melalui pematuhan penghormatan pada keadilan dan peraturan hukum yang berlaku pada hubungan antarnegara di kawasan dan ketaatan pada prinsip-prinsip yang tertuang dalam Piagam PBB.”² Dinamika kawasan yang “konflikual” saat itu merupakan alasan mengapa perdamaian dan stabilitas menjadikan hal yang sangat penting bagi ASEAN.

² “The ASEAN Declaration (Bangkok Declaration) Bangkok, 8 August 1967,” ASEAN, diakses pada 13 oktober 2016 dari <http://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/>.

Latar belakang historis menjadi hal yang sangat berpengaruh terhadap pembentukan konsep keamanan regional. Mantan Sekretaris Jenderal ASEAN, Rodolfo Severino, menyatakan bahwa tidak seperti Uni Eropa yang dibentuk oleh negara-negara yang cenderung telah menyelesaikan masalah-masalah antarnegaranya, ASEAN dibentuk oleh negara-negara yang masih mengalami ketegangan dan memiliki saling kecurigaan di antara mereka.³ Menurut Mochtar Kusumaatmaja, pada dekade awal terbentuknya ASEAN, Indonesia, Malaysia, dan Singapura merupakan negara-negara yang memiliki andil besar dalam menentukan perspektif keamanan ASEAN untuk menghadapi tiga macam konflik (internal, internasional, dan konflik negara-negara besar yang menggunakan Asia Tenggara sebagai panggung).⁴

Melihat kondisi demikian, dapat dipahami apabila tantangan keamanan pada masa awal pembentukan ASEAN menitikberatkan perwujudan sebuah kawasan yang kuat dan bersatu. Integrasi menjadi kata kunci pada masa-masa tersebut, namun visi integrasi Asia Tenggara tidak dapat disamakan dengan visi integrasi Uni Eropa yang meleburkan negara-negara anggotanya di bawah sebuah kekuasaan supranasional.⁵ Integrasi Asia Tenggara memastikan ruang bagi negara-negara anggota ASEAN untuk mempertahankan keutuhan kedaulatan mereka. Prioritas pada kedaulatan ini sangat memengaruhi perspektif keamanan ASEAN.

Titik permulaan yang mengawali persatuan itu adalah visi mewujudkan Asia Tenggara yang terintegrasi. Pernyataan ini dikeluarkan

³ Rodolfo Severino, *Southeast Asia in Search of an ASEAN Community: Insights from the Former ASEAN Secretary-General* (Singapore: ISEAS Publishing, 2006), 6.

⁴ Mochtar Kusumaatmadja, "Some Thoughts on ASEAN Security Co-operation: An Indonesian Perspective," *Contemporary Southeast Asia* 12, no. 3 (Desember 1990): 167.

⁵ Tulisan ini dibuat saat keluarnya Inggris dari Uni Eropa (British Exit) sedang dalam proses.

oleh Jenderal Soeharto pada 1966 dalam menyikapi penyelesaian masalah konfrontasi Indonesia-Malaysia. Jenderal Soeharto mengatakan, “Bila suatu waktu bisa tercipta suatu Asia tenggara yang *integrated* maka daerah ini akan bisa berdiri kuat menghadapi pengaruh ataupun intervensi dari luar, dari mana pun datangnya, baik yang bersifat ekonomis maupun yang bersifat fisik-militer.”⁶

Atas kekhasan visi integrasinya, perlakuan negara-negara ASEAN terhadap isu-isu keamanan menggunakan pendekatan yang sangat hati-hati. Pengaturan interaksi di negara-negara tersebut diatur sedemikian rupa untuk menghindari gesekan di antara mereka. Severino mengatakan tiga hal yang sangat penting sebagai kunci interaksi ASEAN, yaitu penolakan atas penggunaan ancaman atau kekuatan militer, penyelesaian masalah dengan damai, dan non-intervensi dalam masalah-masalah domestik.⁷ Oleh karena itu, ASEAN memiliki cara-cara interaksi sendiri. Cara-cara interaksi dalam ASEAN ini disebut *the ASEAN Way*. Kusuma Snitwongse menuturkan hal ini sebagai cara berpolitik yang menitikberatkan kebiasaan berkonsultasi dan akomodasi, yang mana nilai informalitas, pendekatan *non-legal* dan *non-binding* serta fleksibilitas merupakan kunci kesuksesan proses yang dijalani.⁸ Informalitas sangat terlihat dalam pembahasan isu-isu keamanan ASEAN, khususnya pada masa awal pendirian ASEAN.

Pilihan cara-cara perjanjian informal sebenarnya membawa keuntungan bagi kemajuan diskusi di dalam ASEAN. Tipe perjanjian yang informal dalam pendapat Charles Lipson memungkinkan aktor-aktor menghindari komitmen formal dan nyata, menghindari

⁶ Jenderal Soeharto, *Keterangan Pemerintah mengenai Beberapa Masalah Pokok yang Penting di Depan Sidang DPR-GR* (Jakarta: Seksi Penerangan KOTI, 1966), 416.

⁷ Rodolfo Severino, “ASEAN Beyond Forty: Towards Political and Economic Integration,” *Contemporary Southeast Asia* 29, no. 3 (Desember 2007): 410.

⁸ Kusuma Snitwongse, “Thirty years of ASEAN: Achievements through Political Cooperation,” *The Pacific Review* 11, no. 2 (1998): 184.

proses ratifikasi, memperbesar kemungkinan untuk modifikasi sesuai dinamika yang terjadi, dan mempercepat kesepakatan.⁹ Aspek-aspek ini membantu negara-negara ASEAN mencapai kesepakatan dan menghindari ketegangan karena isu-isu sensitif. Namun, Donald Weatherbee menyatakan bahwa *the ASEAN Way* bukanlah sebuah usaha *problem-solving*, melainkan *conflict-avoidance*.¹⁰

Sejalan dengan hadirnya perkembangan-perkembangan baru, terdapat dorongan untuk mengubah perspektif keamanan ASEAN. Awal 1990-an menandai adanya perubahan dalam sikap tertutup ASEAN terhadap kekuatan-kekuatan eksternal. Dalam kajiannya, Mark Rolls secara khusus membahas pembentukan ASEAN Regional Forum (ARF) pada 1994. Menurut Rolls, mengingat tertutupnya ASEAN untuk intervensi asing, keberadaan ARF yang mengikutsertakan negara-negara mitra, termasuk negara besar, merupakan bentuk perluasan konsep keamanan tradisional ASEAN dan cakupan kerja sama ke arah Asia Pasifik.¹¹

Lebih jauh, perkembangan konsep keamanan ASEAN terlihat ketika memasuki dekade ketiga ASEAN. ASEAN Eminent Persons Group yang dibentuk untuk mendiskusikan cara-cara implementasi ASEAN *Vision 2020* menyarankan ketiga kategori fokus ASEAN (politik, ekonomi, dan budaya), harus mempertimbangkan aspek “keamanan manusia (*human security*) dan pembangunan.”¹² Gagasan *human security* yang berpusat pada keamanan individu, bertolak belakang dengan pendekatan *state-centric* dalam konsep keamanan

⁹ Charles Lipson, “Why are Some International Agreements Informal?” *International Organization* 45, no. 4 (1991): 501.

¹⁰ Donald E. Weatherbee, *International Relations in Southeast Asia: The Struggle for Autonomy* Second Edition (Singapore: ISEAS, 2010), 128.

¹¹ Mark Rolls, “Centrality and Continuity: ASEAN and regional Security Since 1967,” *East Asia* 29 (2012): 131.

¹² “Report of the ASEAN Eminent Person Group (EPG) on Vision 2020,” ASEAN, diakses pada 13 Oktober 2016 dari http://asean.org/?static_post=report-of-the-asean-eminent-persons-group-epg-on-vision-2020-the-people-s-asean.

tradisional. Menurut Amitav Acharya, *human security* dalam konteks ketimuran dapat memiliki implementasi yang berbeda dengan yang dipahami di Barat. Acharya menggarisbawahi tiga hal penting yang menghalangi penanaman nilai konsep *human security* di Asia Pasifik, yaitu ketidaksesuaian agenda politik Barat dengan Timur, adanya konsep *comprehensive security* yang kurang lebih sama dengan konsep *human security*, dan preferensi negara-negara Timur pada kedaulatan serta non-intervensi.¹³

Perwujudan pembaruan konsep keamanan ASEAN dapat dilihat pada hasil rumusan ASEAN Political Security Community (APSC) pada 2003. Rumusan ini merupakan konsep keamanan yang diharapkan dapat mengakomodasi aspek-aspek kontemporer dengan tetap mengakomodasi pakem-pakem tradisional yang selama ini menyatukan ASEAN. Rumusannya sebagai berikut:

“The APSC subscribes to a comprehensive approach to security, which acknowledges the interwoven relationships of political, economic, social-cultural and environmental dimensions of development. It promotes renunciation of aggression and of the threat or use of force or other actions in any manner inconsistent with international law and reliance of peaceful settlements of dispute. In this regard, it upholds existing ASEAN political instruments, such as the Declaration on Zone of Peace, Freedom and Neutrality (ZOPFAN), the Treaty of Amity and Co-operation in South East Asia (TAC), and the Treaty on the Southeast Asian Nuclear Weapon-Free Zone (SEANWFZ), which play a pivotal role in the area of confidence building measures, preventive diplomacy, and pacific approaches to conflict resolution. It also seeks to address non-traditional security issues.”¹⁴

¹³ Amitav Acharya, “Human Security: East versus West,” *International Journal* 56, no. 3 (2001): 459.

¹⁴ ASEAN, *ASEAN Political-Security Community Blueprint* (Jakarta: ASEAN Secretariat, 2009), 2.

Dari rumusan tersebut, terlihat cakupan keamanan ASEAN semakin meluas, namun masih memegang teguh instrumen-instrumen dasar, seperti ZOPFAN, TAC, dan SEANWFZ. Ketiganya merupakan dokumen penting yang membentuk sifat keamanan regional ASEAN yang menjunjung tinggi independensi, namun tetap mengedepankan relasi baik untuk menjaga kestabilan kawasan. Pembaruan konsep keamanan dalam ASEAN terlihat dari diakuinya persinggungan masalah keamanan dengan berbagai dimensi. Konsep keamanan manusia mulai menjadi fokus yang tidak bisa diabaikan di tingkat regional.

ASEAN juga memperlihatkan adanya perluasan ataupun pengurangan kembali *domain* keamanan. Hal ini terlihat dari meningkatnya perhatian pada pembahasan keamanan *cyber* dan keamanan maritim. Mengenai keamanan maritim, yang akan dijelaskan pada bagian selanjutnya, fokus ASEAN makin meningkat seiring bertambahnya ancaman-ancaman keamanan, baik yang berasal dari darat maupun laut.

C. Keamanan Maritim dan ASEAN

Sampai saat ini, belum ada kesepakatan mengenai definisi “keamanan maritim” di tingkat internasional. Dari hasil kajian pembahasan keamanan maritim di Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), Makmur Keliat menyimpulkan bahwa konsepsi keamanan maritim bukanlah suatu konsepsi yang *rigid*, melainkan suatu konsep yang pada tataran internasional tengah dikonstruksikan.¹⁵

Dalam kerangka PBB, pendefinisian keamanan maritim memang masih belum membuahkan sebuah simpulan dalam bentuk konvensi. Adapun konvensi yang berkenaan dengan keamanan maritim biasanya merujuk pada perjanjian hukum laut the United Nations Convention on the Law of Sea (UNCLOS) 1982 dan turunannya serta dokumen-

¹⁵ Makmur Keliat, “Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia,” *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* 13, no. 1 (Juli 2009): 2.

dokumen yang dikeluarkan International Maritime Organization (IMO)—badan khusus yang bertanggung jawab menentukan standar global atas keselamatan, keamanan, dan dampak lingkungan hidup dari jalur pelayaran internasional.¹⁶ Pada 1988, IMO mendorong sebuah kesepakatan yang dapat menjadi dasar untuk mengategorikan bentuk “kejahatan maritim,” yaitu *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*. Artikel ketiga dokumen tersebut menyebutkan jenis-jenis tindakan *unlawful*, yaitu pembajakan, kekerasan, perusakan, barang berbahaya yang ditinggalkan, dan penyebaran berita yang tidak benar.¹⁷

Kategori tersebut cukup akurat untuk dirujuk sebagai aksi-aksi kejahatan laut kontemporer, seperti terorisme, perampokan, dan pembajakan laut. Namun, dengan meluasnya jenis-jenis ancaman baru, seperti penyelundupan dan perdagangan manusia/senjata/obat-obatan terlarang, kejahatan lingkungan serta kebencanaan, tentu formulasi ini perlu diperbarui kembali.

Beberapa kajian akademis telah mencoba merumuskan apa yang dimaksud dengan keamanan maritim. Menurut Christian Bueger, memahami keamanan maritim dapat dilakukan dengan pengelompokan berdasarkan tiga aspek, yakni dari aspek-aspek yang dipengaruhi, dari jenis-jenis ancamannya, dan dari aksi-aksi penanggulangannya.¹⁸ Dari ketiga alternatif yang ditawarkan Bueger, yang dilakukan melalui Artikel 3 *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* termasuk cara yang kedua (Tabel 2.1). Keamanan maritim didefinisikan dari kondisi aman ketika sebuah negara bebas dari ancaman-ancaman yang dapat mengganggu ke-

¹⁶ “Introduction to IMO,” International Maritime Organization, diakses pada 22 Oktober 2016 dari <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.

¹⁷ “Convention for the Suppression of Unlawful acts against the Safety of Maritime Navigation. Concluded at Rome on 10 March 1988,” United Nations, diakses pada 4 Februari 2016 dari <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>.

¹⁸ Christian Bueger, “What is Maritime Security?” *Marine policy* 53 (2015): 160.

Tabel 2.1 Jenis-Jenis Tindakan *Unlawful* di Laut

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (1988)

Artikel 3 *“seizes or exercises control over a ship by force or threat thereof any other form of intimidation”,*
“performs an act of violence against a person on board a ship if that acts is likely to endanger the safe navigation of that ship”
“destroys a ship or cause damage to a ship or to its cargo which is likely to endanger the safe navigation of that ship”
“places or causes to be placed on a ship, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that ship, or cause damage to that ship or its cargo which endangers or is likely to endanger the safe navigation of that ship”
“destroys or seriously damages maritime navigational facilities or seriously interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safe navigation of a ship”
“communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safe navigation of a ship”
“injures or kills any person, in connection with the commission of the attempted commission of any of the offences set forth in subparagraphs (a) to (f)”

Sumber: United Nations (1988)

amanannya. Identifikasi seperti ini menjadikan “keamanan maritim” akan meluas seiring dengan munculnya jenis keamanan baru.

Sementara itu, Feldt, Roell, dan Thiele mengingatkan pemahaman “keamanan” maritim harus dipisahkan dari “keselamatan” maritim.¹⁹ Keamanan maritim mengacu pada terjadinya tindakan-tindakan melanggar hukum, sedangkan keselamatan maritim lebih berpijak pada proteksi atas situasi berbahaya atau berisiko di wilayah laut yang bersifat tidak disengaja. Pembedaan definisi antara keamanan dan keselamatan dapat berguna dalam merancang sistem pencegahan maupun penanganan sebuah ancaman. Keduanya membutuhkan pendekatan yang berbeda. Perumusan sistem hukum yang mengikat,

¹⁹ Lutz Feldt, Peter Roell, dan Ralph D. Thiele, “Maritime Security-Perspective for a Comprehensive Approach,” *ISPSW Strategy Series: Focus on Defence and International Security* 222 (April 2013): 2.

ketersediaan personel pengamanan, dan hukuman yang berat bagi pelanggar berguna untuk penegakan “keamanan.” Penjagaan “keselamatan” lebih menitikberatkan pada kesiapan dan ketanggapan menghadapi situasi dan kondisi yang membahayakan.

Dari segi konseptual, keamanan maritim dapat dilihat melalui perspektif keamanan, baik tradisional maupun kontemporer. Dalam perspektif keamanan tradisional yang bersifat *state-centric* dan memiliki pendekatan militeristik, pengertian keamanan maritim lebih ditekankan pada penguasaan negara atas kawasan lautnya. Hal ini searah dengan pemaparan konsep *sea power* yang dikemukakan Alfred Thayer Mahan. Mahan menekankan signifikansi Angkatan Laut (AL) untuk mengamankan kawasan laut sebuah negara dan jalur perdagangannya.²⁰ Dengan cara pandang seperti ini, laut merupakan *buffer zone* bagi ancaman-ancaman fisik eksternal.

Dalam persepektif keamanan tradisional, keberadaan, kapasitas, dan kapabilitas AL yang kuat menjadi hal yang vital untuk meraih kepentingan nasional. Namun, penggunaan pemahaman keamanan tradisional ini bisa memunculkan sebuah *security dilemma*. Bila sebuah negara memutuskan untuk memperkuat AL-nya, hal itu akan memicu negara lain melakukan hal yang sama. Eskalasi kondisi demikian cenderung menimbulkan siklus kompetisi yang berujung pada ketegangan antarnegara.

Cara pandang keamanan tradisional ini—harus diakui—masih menjadi bagian dari peta perpolitikan masa kini. *Naval diplomacy* dalam bentuk pelayaran kapal-kapal perang dan latihan bersama masih terus dilaksanakan. Keberadaan armada AL menjadi sebuah representasi kehadiran negara, yang apabila dilakukan di luar wilayahnya, dapat menimbulkan ancaman bagi negara lain. Contoh nyata dari hal ini dapat ditemukan dalam kompetisi hegemoni Amerika Serikat (AS)

²⁰ Khoo Kok Giok, “Sea Power as a Strategic Domain,” *Pointer, Journal of the Singapore Armed Forces* 41, no. 3 (2015): 2–3.

dan Tiongkok di Laut Cina Selatan (LCS). Aksi-aksi kedua negara merupakan sebuah usaha meningkatkan kehadiran yang secara nyata telah menimbulkan gesekan antara mereka.

Bila menggunakan perspektif keamanan kontemporer, penjagaan keamanan maritim tidak cukup dengan apa yang dilakukan oleh AL. Pendekatan militeristik mengecilkan cakupan keamanan maritim. Dalam pemaparannya mengenai semiotika konsep keamanan maritim, Christian Bueger menghubungkan keamanan maritim dengan empat hal, yakni *seapower*, keselamatan laut, ekonomi biru, dan ketahanan manusia.²¹ Keempat aspek tersebut merupakan hal yang tidak boleh dilihat secara terpisah dalam pembangunan konsep keamanan maritim. Keempat aspek ini mewakili segi politis, teknis, ekonomi, dan budaya yang harus diwujudkan dalam sebuah kondisi maritim damai dan stabil. Apabila hanya mengedepankan satu aspek saja, keamanan maritim yang terwujud akan memiliki dimensi keamanan yang dangkal. Walaupun tidak bisa dipungkiri bahwa terdapat tendensi pengutamaan isu keamanan maritim yang memerlukan pendekatan militer (seperti penjagaan kedaulatan), isu-isu substrategis (seperti ekonomi, lingkungan, dan budaya) juga memiliki derajat kepentingan yang sangat tinggi. Isu-isu substrategis juga dapat membangun perspektif keamanan yang lebih tidak memicu konflik.

Melihat keamanan maritim dari perspektif kontemporer akan memperluas cakupan isu dan memperbanyak aktor yang berperan dalam penjagaan keamanan maritim. Dalam sudut pandang ini, kecenderungan kerja sama akan terbangun karena adanya keterhubungan isu dan aktor dalam mewujudkan keamanan maritim. Pembentukan kesepakatan atau norma bersama maupun hukum tertulis merupakan rujukan yang difungsikan sebagai pengontrol cara-cara berinteraksi antarnegara.

²¹ Bueger, "What is Maritime Security?", 160.

Kedua perspektif tersebut merepresentasikan dua sisi konsep keamanan maritim ASEAN. Dari sudut pandang tradisional, asas kedaulatan yang dijunjung tinggi ASEAN menjadikan kawasan laut sebagai kesatuan tidak terpisahkan dari sebuah negara. Pengaturan atas pengamanan maritim adalah tanggung jawab dan hak negara masing-masing. Jika menggunakan sudut pandang tersebut, ancaman keamanan dalam bidang maritim datang dari aktor yang memiliki legitimasi politik yang diakui (dalam hal ini negara). Contoh-contoh ancaman dalam sudut pandang ini adalah persengketaan wilayah dan unjuk kemampuan AL yang dinilai dapat melanggar kedaulatan sebuah negara. Pemahaman keamanan maritim seperti ini tersirat dalam dokumen-dokumen masa awal pembentukan ASEAN. Misalnya, dokumen *Treaty of Amity and Cooperation* yang mengawali prinsip-prinsip dasar interaksi antarnegara ASEAN dan juga negara-negara mitra dengan poin “*Mutual respect for the independence, sovereignty, equality, teritorial integrity, and national identity of all nations.*”²²

Sementara itu, sudut pandang kontemporer mendorong perubahan dalam melihat ancaman maritim di sebuah titik akan menimbulkan gangguan yang meluas. Sifat lintas batas ancaman keamanan maritim dari sudut pandang kontemporer disadari oleh ASEAN. Pengakuan ini dapat ditemukan dalam dokumen ASEAN Concord di Bali pada 2003 yang menyatakan:

“Maritime issues and concerns are trans boundary in nature, and therefore shall be addressed regionally in holistic, integrated and comprehensive manner. Maritime cooperation between and among ASEAN member countries shall contribute to the evolution of the ASEAN Security Community.”²³

²² “Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia,” ASEAN, diakses pada 4 Februari 2016 dari <http://asean.org/treaty-amity-cooperation-southeast-asia-indonesia-24-february-1976/>.

²³ “Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II),” ASEAN, diakses pada 4 Februari 2016 dari http://www.asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii.

ASEAN kini membutuhkan sebuah konsep keamanan maritim yang dapat mengakomodasi kedua perspektif tersebut. Hal ini dapat dilakukan dengan menggunakan konsep *comprehensive security* yang telah disebutkan sebelumnya. Implementasi *comprehensive security* dalam sektor maritim berarti ASEAN dapat bertindak lebih jauh dari sekadar mengidentifikasi jenis ancaman yang ada, tetapi juga meluaskan pandangannya pada aspek pembangun keamanan maritim dan aktor-aktor yang bertanggung jawab dalam mengatasi ancaman tersebut.

D. Menempatkan Poros Maritim Dunia

Visi PMD yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo merupakan upaya merevitalisasi Indonesia sebagai negara maritim di dalam dinamika internasional yang terus berubah. Nawacita secara singkat memberikan rumusan dasar bagi Poros Maritim menjadi rujukan bagi pengembangan negara maritim yang berdasarkan pada: (1) budaya maritim, (2) ekonomi maritim/sumber daya laut, (3) infrastruktur dan konektivitas, (4) diplomasi maritim, dan (5) pertahanan maritim.

Kelima aspek tersebut saling memiliki keterkaitan secara ekonomi politik dalam memosisikan identitas dan visi negara maritim Indonesia ke dalam dinamika keamanan maritim di Asia Tenggara. Posisi strategis wilayah laut Indonesia yang menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, secara geopolitik membuat peran Indonesia menjadi penting bagi keamanan dan keselamatan jalur pelayaran perdagangan internasional. Tanggung jawab Indonesia atas keamanan maritim merupakan kondisi dinamis yang menentukan bagi lalu lintas pelayaran.

Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS), Indonesia membuka tiga jalur alur laut kepulauan (ALKI) atau *sea-lanes of communication* yang menghubungkan dua wilayah laut lepas. Dengan demikian, posisi Indonesia dalam menciptakan keamanan maritim di

Asia Tenggara tidak bisa ditawar sebab peran tersebut secara strategis telah melekat (*embedded*) di dalam realitas geostrategis. Namun, terdapat beberapa hambatan bagi Indonesia untuk menjalankan peran ini. Pertama, panjangnya garis batas luar wilayah laut Indonesia menyebabkan terjadinya defisit keamanan maritim (*maritime security deficit*). Kedua, Indonesia memiliki keterbatasan kapasitas dan kapabilitas untuk secara *real-time* mengawasi seluruh wilayah maritim nasional dan wilayah-wilayah perairan di sekitarnya. Perbatasan laut yang begitu terbuka (*porous borders*) juga rentan terhadap ancaman tindak kriminal lintas batas sehingga berbagai ancaman sulit ditangkal dan diatasi. Pembajakan laut di wilayah Laut Sulu oleh jaringan kriminal Abu Sayyaf dari Filipina Selatan menunjukkan bahwa ada wilayah-wilayah rawan (*hotspot*) yang belum terjangkau secara efektif. Persoalan pencurian ikan (*illegal fishing*) dengan berbagai bentuk juga terus terjadi.

1. **Value Chain dan Konektivitas**

Dalam konteks ini, keadaan keamanan maritim Indonesia akan berdampak langsung terhadap keamanan maritim kawasan Asia Tenggara secara keseluruhan. Keamanan maritim wilayah Indonesia dengan berbagai jalur strategis, yaitu ALKI dan Selat Malaka akan menentukan bagi *life-line* sistem *global value chain* di kawasan Asia Tenggara dan Asia Pasifik secara umum.

Dalam konteks demikian, program Indonesia membangun konektivitas akan mempermudah jaringan arus barang antarpulau di Indonesia, dari Sumatra sampai ke Papua. Namun, masalah fasilitas dan jaringan logistik menjadi tantangan besar bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Oleh karena itu, sistem konektivitas nasional merupakan tahap meletakkan wilayah dan pulau-pulau Indonesia untuk terintegrasi ke dalam sistem *value-chain* secara regional dan global.

Terkait penguatan *value chain* atau *logistic supply-chain*, pemerintahan Jokowi akan menjalankan skema pembangunan terpadu di darat, laut, dan udara. Di darat, direncanakan dibuat 2.065 km jalan baru, 1.000 km jalan tol, dan perbaikan jalan hingga 4.200 km. Konektivitas laut akan dibangun melalui tol laut yang terdiri atas lima pelabuhan *hub* di Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Bitung, dan 19 pelabuhan *feeder* yang tersebar dari barat ke timur Indonesia. Jalur udara akan didukung 15 bandara baru untuk penumpang dan 9 bandara pelayanan kargo udara.²⁴

Kebijakan domestik terkait konektivitas, seperti tol laut, yang diikuti peningkatan mutu pelabuhan-pelabuhan di berbagai kota merupakan langkah membangun fasilitas keterhubungan sistem logistik secara nasional. Dengan demikian, setelah konektivitas terbangun, akan terintegrasi ke dalam sistem logistik maritim secara regional dan global. Konektivitas ini krusial bagi kepentingan ekonomi politik Indonesia atas sektor kemaritiman secara nasional dan regional. Tanpa perubahan dan perbaikan sektor *supply-chain* transportasi laut, identitas Indonesia sebagai negara maritim tidak akan memiliki relevansi secara operasional. Presiden Joko Widodo dalam KTT ASEAN di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 2014, mempertegas fokus Indonesia membangun infrastruktur dan konektivitas pelabuhan laut untuk mendorong peningkatan perdagangan di kawasan. Oleh karena itu, poros maritim ini akan mendukung kelancaran lintas perdagangan dunia di kawasan Asia Timur.²⁵

²⁴ *Buku I Agenda Pembangunan Nasional* (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014), 6–86.

²⁵ “Mendag Tegaskan Kedaulatan Maritim untuk Peningkatan Perdagangan,” Siaran Pers Kementerian Perdagangan RI, 14 November 2014, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2014/11/14/mendag-tegaskan-kedaulatan-maritim-untuk-peningkatan-perdagangan-id0-1415951773.pdf>.

2. Geostrategis dan Stabilitas Kawasan

Melihat realitas geostrategis bahwa wilayah kedaulatan laut Indonesia merupakan bagian terbesar wilayah laut Asia Tenggara maka merupakan *ceteris paribus* jika keamanan maritim Indonesia secara strategis merupakan prasyarat bagi keamanan maritim Asia Tenggara secara keseluruhan. Visi PMD yang menekankan kedaulatan atas laut menegaskan bahwa negara hadir di laut ditopang kapasitas yang memadai untuk menjamin keamanan laut.

Dimensi pertahanan laut menjadi relevan bagi pengembangan postur keamanan maritim Indonesia. Namun, tantangan terbesar yang dihadapi Indonesia di dalam penguatan sistem pertahanan maritim adalah terbatasnya sumber daya (*limitation of resources*). Misalnya, anggaran belanja negara yang harus dibagi untuk sektor-sektor lain.

Isu keamanan maritim bisa dilihat dari dua tingkat, yaitu keamanan maritim yang sifatnya strategis dan substrategis. Keamanan maritim strategis merujuk pada persoalan keamanan maritim yang berdimensi militer. Keamanan maritim substrategis merupakan aspek keamanan yang selama ini disebut sebagai keamanan non-tradisional.

Dimensi keamanan strategis maritim Asia Tenggara bagi Indonesia terkait erat dengan kemampuan pertahanan maritim Nusantara yang bertumpu pada kekuatan AL. Kekuatan AL menjadi penjuror bagi penjagaan kedaulatan nasional di laut. Kenyataan bahwa wilayah laut Indonesia merupakan 2/3 dari wilayah kedaulatan nasional, dengan wilayah darat yang hanya 1/3, secara jelas menunjukkan bahwa kekuatan laut Indonesia masih terbatas.

Postur kemampuan pertahanan laut yang masih sangat terbatas berbanding terbalik dengan kekuatan Angkatan Darat (AD). Pengembangan kekuatan AL Indonesia untuk secara efektif mampu mengawal perbatasan laut merupakan tantangan utama yang dihadapi. Melihat kondisi keterbatasan tersebut, Indonesia memfokuskan pada wilayah

hot-spot, seperti di sekitar Kepulauan Natuna, yang memiliki risiko tertinggi bagi berbagai kegiatan ilegal di laut, terutama pencurian ikan. Penguatan kekuatan laut sebagai basis kekuatan negara maritim juga mensyaratkan penguatan kekuatan udara (AU) serta penguatan *maritime surveillance*.

Persoalan *strategic security* yang dihadapi Indonesia di Asia Tenggara adalah kenyataan terjadinya klaim wilayah secara tumpang tindih di LCS antara Brunei, Tiongkok, Malaysia, Vietnam, Filipina, dan Taiwan. Konflik kepentingan untuk mewujudkan klaim tersebut terkait dengan dimensi kekuatan laut. Selama ini telah terjadi *insiden* antara AL Tiongkok (PLAN) dengan Filipina dan meningkatnya ketegangan antara PLAN dengan AL Amerika (US Navy).

Sikap *assertiveness* Tiongkok di LCS akhir-akhir ini meningkat menjadi *expansiveness*. Hal ini ditunjukkan dengan mereklamasi pulau-pulau karang di wilayah yang diklaim Beijing telah menimbulkan kekhawatiran sendiri atas konsekuensi strategis-militer yang bisa muncul kemudian hari. Perkembangan yang menarik adalah ketika Tiongkok menolak hasil putusan Mahkamah Internasional melalui *Permanent Court of Arbitration* (PCA) yang diajukan Filipina. Putusan PCA sepenuhnya menyatakan bahwa klaim Tiongkok atas pulau-pulau di LCS tidak berdasar hukum. Tiongkok secara tegas dari awal menunjukkan sikap *it will neither accept nor participate in the arbitration unilaterally initiated by the Philippines*.²⁶

Perkembangan pascakeputusan PCA menunjukkan bahwa Tiongkok tidak menaati dan terus melakukan reklamasi di pulau yang disengketakan, dan bahkan meningkatkan upaya militerisasi di kawasan yang diklaim di LCS. Militerisasi ini dilakukan dengan me-

²⁶ "The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines vs. The People's Republic of China)," Press Release Permanent Court of Arbitration, 12 Juli 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf>.

meningkatkan fasilitas kekuatan laut dan meningkatkan jumlah pasukan. Menurut Bitzinger, tujuannya jelas menghidupkan LCS menjadi jalur kontrol udara Tiongkok dan sebagai *chokepoint* strategis.²⁷

Sebuah *spiral effect* dari sikap militer Tiongkok di LCS juga mengundang respons Amerika Serikat (AS) yang selama ini menjadi penjaga laut di kawasan Asia-Pasifik. Kebijakan AS melakukan *rebalance* dan diwujudkan dengan Pivot ke Asia dilakukan dengan mempertahankan prinsip *Freedom of Navigation Operations* (FONOPs) atas kekuatan laut AS. Naiknya kekuatan Tiongkok yang ditunjukkan dengan sikap menolak norma dan hukum internasional, seperti penolakan putusan PCA dan klaim sepihak dengan *nine-dash-line*, mengindikasikan munculnya tantangan baru dalam tatanan hubungan internasional global. AS secara rutin melakukan latihan untuk merealisasikan prinsip FONOPs yang dilakukan oleh gugusan armada laut Armada ke-VI. Dalam kasus terakhir, kapal perang AS memasuki wilayah LCS yang diklaim oleh Tiongkok. Pada 21 Oktober 2016, kapal *destroyer* USS Decatur (DDG 73) bagian dari Bonhomme Richard Grup Expeditionary Strike (ESG), memasuki LCS. Hal ini secara langsung mendapat protes dari Beijing. Pihak AS menyatakan misi tersebut sebagai: “... *the latest attempt to counter what Washington sees as Beijing’s efforts to limit freedom of navigation in the strategic waters.*”²⁸

Pada aspek *sub-strategic maritime security*, persoalan yang dihadapi oleh Indonesia adalah terjadinya praktik *Illegal, Unregulated* dan *Unreported* (IUU) *Fishing* yang selama ini tidak tertangani dan menyebabkan kerugian sangat besar. Oleh karena itu, kebijakan-

²⁷ Richard A Bitzinger, “China’s Militarisation of the South China Sea: Creating a Strategic Strait?” *RSIS Commentary*, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co16221-chinas-militarisation-of-the-south-china-sea-creating-a-strategic-strait/>.

²⁸ Idrees Ali dan Matt Spetalnick, “U.S. Warship Challenges China’s Claims in South China Sea,” *Reuters*, 21 Oktober 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-exclusive-idUSKCN12L1O9>.

kebijakan dalam PMD harus diperkuat dengan sikap *zero tolerance* terhadap pelaku IUU *Fishing*. Langkah ini salah satunya dilakukan dengan menenggelamkan kapal pencuri ikan dari berbagai negara. Misalnya, Kapal *Viking* yang diburu Interpol selama sepuluh tahun akhirnya ditangkap dan ditenggelamkan di Indonesia.²⁹ Sejak 2015 sampai Juli 2016, sebanyak 176 kapal pencuri ikan telah ditenggelamkan, dan dari jumlah itu, sebanyak 162 kapal berbendera asing.³⁰ Hal ini merupakan bentuk *deterrence* menggunakan pendekatan penegakan hukum terhadap para pencuri ikan.

Salah satu contoh wilayah rawan (*hotspot*) adalah Kepulauan Natuna. Wilayah ini terdiri atas pulau-pulau terdepan yang berhadapan langsung dengan kawasan Laut Cina Selatan dan wilayah perairan laut yang kaya akan ikan. Penting untuk dicatat bahwa Presiden Jokowi sudah mengunjungi kawasan Natuna dua kali terkait persoalan penegasan kedaulatan Indonesia atas Natuna serta zona ekonomi eksklusif sebagaimana didasarkan pada UNCLOS.³¹ Selain itu, penegasan ke pulau terluar, seperti kepulauan Miangas, merupakan bagian dari kebijakan PMD dan diwujudkan dalam penguatan pertahanan maritim serta pembangunan masyarakat di wilayah tersebut.

Pemantauan keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara memerlukan informasi yang memadai mengenai keadaan dan dinamika di laut, terutama untuk mengenali berbagai risiko dan ancaman. Hal ini dilakukan dengan mengembangkan *Maritime Domain Awareness*

²⁹ “Kapal modern pencuri ikan, Viking, Ditenggelamkan,” *BBC Indonesia*, 14 Maret 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160314_indonesia_viking_sudah_ditenggelamkan.

³⁰ Fabianus Januarius Kuwado, “Juli 2016, Sebanyak 30 Kapal Pencuri Ikan Kembali Ditenggelamkan,” *Kompas*, 29 Juni 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <http://nasional.kompas.com/read/2016/06/29/20363321/juli.2016.sebanyak.30.kapal.pencuri.ikan.kembali.ditenggelamkan>.

³¹ “Latihan Tempur Angkasa Yudha 2016 di Kawasan Natuna,” Presiden RI.go.id, 6 Oktober 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <http://presidenri.go.id/berita-aktual/latihan-tempur-angkasa-yudha-2016-di-kawasan-natuna.html>.

(MDA) untuk ASEAN. MDA merupakan sistem informasi kelautan yang secara integratif dapat merespons berbagai ancaman di laut dengan prinsip mengetahui ancaman (*see*), memahami dinamika di laut (*understand*), dan berbagi informasi dengan negara-negara kawasan (*share*).³² MDA mendorong penguatan jaringan informasi bersama mengenai keadaan di laut yang akan meningkatkan kerja sama kemaritiman ASEAN. Dengan adanya MDA, deteksi dini keamanan maritim dapat dilakukan, baik terhadap isu strategis maupun non-strategis. Melalui MDA, *sharing* informasi akan membantu pembentukan saling percaya di laut (*maritime confidence building*) kawasan ASEAN. Dengan demikian, dibentuknya sistem MDA untuk keamanan maritim ASEAN akan membantu mewujudkan keamanan maritim di Asia Tenggara.

Visi PMD yang ditempuh Indonesia memiliki keterkaitan langsung dengan keamanan maritim di wilayah ASEAN. Posisi geostrategis Indonesia memberikan peran bagi Indonesia untuk mewujudkan dan menjamin keamanan laut. Berbagai kebijakan untuk membangun konektivitas, tol laut, dan berbagai infrastruktur di darat merupakan upaya sistematis untuk menyiapkan Indonesia secara lebih baik terhadap sistem *value chains* regional dan internasional. Di sinilah tampak bahwa kebijakan PMD secara langsung merupakan kebijakan ekonomi-politik.

E. Signifikansi Visi Maritim Indonesia

Konsep keamanan ASEAN yang semakin meluas dalam perspektif isu dan domainnya sejalan dengan kebutuhan menghadapi tantangan keamanan maritim. Langkah Indonesia untuk merumuskan sebuah visi maritim yang holistik patut mendapat apresiasi karena langkah

³² Joseph L. Nimmich dan Dana A. Goward, "Maritime Domain Awareness: Key to Maritime Security," dalam *International Law Studies* Vol. 83, ed. Michael D. Carsten, diakses pada 12 Desember 2016 dari <https://archive.org/stream/globallegalchal83cars#page/n3/mode/2up>. Hlm. 61.

ini, selain merupakan sebuah pernyataan tegas akan identitas kemaritimannya, juga sebuah langkah yang menyejajarkan dengan fokus keamanan laut di tingkat regional.

Kesejajaran seharusnya dapat membawa Indonesia ke peran yang lebih besar dalam menentukan agenda keamanan maritim di ASEAN. Walaupun dalam segi pembahasaan pilar diplomasi maritim dan pertahanan maritim lebih berdekatan dengan isu keamanan, interkoneksi pilar ekonomi dan sumber daya serta infrastruktur dan konektivitas bukanlah hal yang patut diabaikan. Pembangunan sektor maritim secara holistik yang divisikan Poros Maritim Dunia, semestinya diikuti keseriusan Indonesia untuk berperan serta dalam semua bidang kerja sama di tingkat regional. Hal ini bukan saja untuk memastikan keberhasilan implementasi misi-misi dari visi tersebut, tetapi juga membentuk lingkungan kondusif yang dibutuhkan untuk menjaga keberlanjutan perkembangan berbagai visi dalam poros maritim dunia.

DAFTAR PUSTAKA

- Acharya, Amitav. "Human Security: East versus West." *International Journal* 56, No. 3 (2001): 442–460.
- Ali, Idrees, dan Matt Spetalnick. "U.S. Warship Challenges China's Claims in South China Sea." *Reuters*, 21 Oktober 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-exclusive-idUSKCN12L1O9>.
- ASEAN. *ASEAN Political-Security Community Blueprint*. Jakarta: ASEAN Sekretariat, Juni 2009.
- ASEAN. "Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II)." Diakses pada 4 Februari 2016. http://www.asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii.
- ASEAN. "The ASEAN Declaration (Bangkok Declaration) Bangkok. (8 August 1967)." Diakses pada 13 Oktober 2016. <http://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/>.

- ASEAN. "Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia." Diakses pada 4 Februari 2016. <http://asean.org/treaty-amity-cooperation-southeast-asia-indonesia-24-february-1976/>.
- ASEAN. "Report of the ASEAN Eminent Person Group (EPG) on Vision 2020." Diakses pada 13 Oktober 2016. http://asean.org/?static_post=report-of-the-asean-eminent-persons-group-epg-on-vision-2020-the-people-s-asean.
- BBC Indonesia. "Kapal Modern Pencuri ikan, Viking, Ditenggelamkan." 14 Maret 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160314_indonesia_viking_sudah_ditenggelamkan.
- Bitzinger, Richard A. "China's Militarisation of the South China Sea: Creating a Strategic Strait?" *RSIS Commentary*, no. 221 (1 September 2016): hlm. 3. Diakses pada 21 Oktober 2016. <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co16221-chinas-militarisation-of-the-south-china-sea-creating-a-strategic-strait/>.
- Bueger, Christian. "What is Maritime Security?" *Marine policy* 53 (2015): 159–164.
- Buku I Agenda Pembangunan Nasional*. Kementerian Perencanaan Pembangunan nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014.
- Feldt, Lutz, Peter Roell, dan Ralph D. Thiele. "Maritime Security-Perspective for a Comprehensive Approach," *ISPSW Strategy Series: Focus on Defence and International Security* 222 (April 2013): Hlm. 2.
- Giok, Khoo Kok. "Sea Power as a Strategic Domain." *Pointer, Journal of the Singapore Armed Forces* 41, no. 3 (2015): 1–14.
- International Maritime Organization. "Introduction to IMO." Diakses pada 22 Oktober 2016. <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.
- Keliat, Makmur. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia." *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* 13, no. 1 (Juli 2009): hlm. 2.

- Kementerian Luar Negeri. “Pernyataan Pers Tahunan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Retno LP Marsudi Tahun 2016.” Diakses pada 13 Oktober 2016. <http://www.kemlu.go.id/id/pidato/menlu/Pages/PPTM%202016%20Menlu%20RI.pdf>.
- Kementerian Perdagangan RI. “Mendag Tegaskan Kedaulatan Maritim untuk Peningkatan Perdagangan.” (14 November 2014). Diakses pada 21 Oktober 2016. <http://www.kemendag.go.id/files/pdf/2014/11/14/mendag-tegaskan-kedaulatan-maritim-untuk-peningkatan-perdagangan-id0-1415951773.pdf>.
- Kusumaatmadja, Mochtar. “Some Thoughts on ASEAN Security Co-operation: An Indonesian Perspective.” *Contemporary Southeast Asia* 12, no. 3 (Desember 1990): 161–171.
- Kuwado, Fabian Januarius. “Juli 2016, Sebanyak 30 Kapal Pencuri Ikan Kembali Ditenggelamkan.” *Kompas*, 29 Juni 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. <http://nasional.kompas.com/read/2016/06/29/20363321/juli.2016.sebanyak.30.kapal.pencuri.ikan.kembali.ditenggelamkan>.
- Lipson, Charles. “Why are Some International Agreements Informal?” *International Organization* 45, no. 4 (1991): 495–538.
- Nimmich Joseph L., dan Dana A. Goward. “Maritime Domain Awareness: Key to Maritime Security.” Dalam *International Law Studies* Vol. 83, diedit oleh Michael D. Carsten, 61 hlm. Diakses pada 12 Desember 2016. <https://archive.org/stream/globallegalchal83cars#page/n3/mode/2up>.
- Permanent Court of Arbitration. “PCA Press Release: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People’s Republic of China).” 12 Juli 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf>.
- Presiden RI.go.id. “Latihan Tempur Angkasa Yudha 2016 di Kawasan Natuna.” 6 Oktober 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. <http://presidenri.go.id/berita-aktual/latihan-tempur-angkasa-yudha-2016-di-kawasan-natuna.html>.

- Rolls, Mark. "Centrality and Continuity: ASEAN and Regional Security Since 1967." *East Asia* 29 (2012): 127–139.
- Severino, Rodolfo. "ASEAN Beyond Forty: Towards Political and Economic Integration." *Contemporary Southeast Asia* 29, no. 3 (Desember 2007): 406–423.
- Severino, Rodolfo. *Southeast Asia in search of an ASEAN Community: Insights from the Former ASEAN Secretary-General*. Singapore: ISEAS Publishing, 2006.
- Snitwongse, Kusuma. "Thirty years of ASEAN: Achievements through Political Cooperation." *The Pacific Review* 11, no. 2 (1998): 183–194.
- Soeharto. *Keterangan Pemerintah Mengenai Beberapa Masalah Pokok yang Penting di depan Sidang DPR-GR*. Jakarta: Seksi Penerangan KOTI, 1966.
- United Nations. "Convention for the Suppression of Unlawful acts against the Safety of Maritime Navigation. Concluded at Rome on 10 March 1988." Diakses pada 4 Februari 2016. <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>.
- Weatherbee, Donald E. *International Relations in Southeast Asia: The Struggle for Autonomy* (Second Edition). Singapore: ISEAS, 2010.



BAB III

Kerja Sama Maritim ASEAN di Bidang Politik dan Keamanan

Ratna Shofi Inayati

A. Keamanan Maritim Asia Tenggara

Perkembangan ekonomi kelautan dan kemaritiman perlu didukung sistem pertahanan dan keamanan yang kuat. Hal ini untuk menopang pemanfaatan domain yang dibangun menjadi kekuatan strategis geoekonomi dan geopolitik. Sistem pertahanan dan keamanan yang kuat haruslah integratif di darat-udara-laut. Selain itu, sistem ini pun harus dibangun sesuai dengan transformasi paradigma yang berkoncentrasi pada keseimbangan yang tepat. Selain sistem pertahanan dan keamanan yang kuat, perlu juga dikembangkan personel dan peralatan pertahanan keamanan untuk menjaga kedaulatan dan mempertahankan negara pada saat Indonesia—nantinya—menjalankan perannya sebagai Poros Maritim Dunia (PMD).¹

¹ Upaya yang telah dilakukan adalah meningkatkan patroli keamanan dan keselamatan di perairan Indonesia dan yuridiksi Indonesia dengan pertahanan maritim oleh unsur-unsur TNI (AD, AL, AU), keamanan maritim oleh unsur-unsur Bakamla, dan *Coordinated Patrols* bersama aparat hankam ASEAN. Upaya meningkatkan pembangunan wilayah maritim dilakukan dengan membangun

Konsep keamanan maritim sangat dipengaruhi pandangan non-tradisional mengingat isu-isu keamanan yang dicakupnya pun mencakup isu-isu keamanan kontemporer, seperti pembajakan, terorisme, dan bencana alam. Walaupun tidak terdapat definisi tentang keamanan maritim di tataran internasional, terdapat kesepakatan tentang beberapa komponen ancaman yang dianggap membahayakan keamanan maritim. Dalam dokumen *The Present Addendum to the Report of the Secretary General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63)*, keamanan maritim dikaitkan dengan penanganan terhadap tiga isu ancaman, yaitu terorisme di pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (*terrorist acts against shipping and offshore installations*); pembajakan dan perompakan bersenjata (*piracy and armed robbery against ships*); dan lalu lintas obat terlarang, narkoba, dan zat-zat psikotropika (*illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances*).² Ancaman keamanan maritim mempunyai lingkup yang luas dan global. Oleh karena itu, penanganannya membutuhkan kerja sama negara-negara pantai secara regional dan internasional.

Keamanan maritim bagi Indonesia dimaknai dengan mengikuti perjanjian hukum laut *the United Nations Convention on the Law of Sea* (UNCLOS) 1982 dan turunannya serta dokumen-dokumen International Maritime Organization (IMO). IMO merupakan badan khusus yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan jalur pelayaran, pencegahan pencemaran laut akibat pelayaran, dan penjagaan stabilitas internasional yang dilakukan dari atas, bawah, dan dari laut. Dari pemikiran itu maka menambahkan kata “pertahanan” dalam keamanan maritim menjadi penting.

pos-pos pengamanan TNI dan Polri, juga pengamanan pelabuhan laut, dermaga, dan lain-lain.

² “Report of the Secretary General on oceans and the law of the sea (Addendum), 2001. Ocean of the Law of the Sea,” United Nations, diakses pada 3 Juli 2016 dari http://www.un.org/depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm.

Kawasan maritim merupakan kawasan yang penting untuk pelayaran, perdagangan, dan sumber daya laut. Sementara itu, pergeseran kekuatan di tingkat global memiliki implikasi strategis terhadap hubungan antara negara-negara besar dan pola perimbangan kekuatan di kawasan ini. Pergeseran kekuatan ini juga akan berimplikasi pada pertahanan dan keamanan maritim, baik di Indonesia maupun ASEAN. Itulah sebabnya beberapa isu strategis peningkatan kekuatan militer Indonesia di laut menjadi prioritas kebijakan pemerintah Indonesia pada periode 2014–2019.

Keamanan maritim di wilayah Asia Tenggara yang menjadi salah satu elemen penting dalam gagasan *ASEAN Security Community*, juga disepakati dalam Bali Concord II (2003). Dalam pertemuan itu, para pemimpin ASEAN memandang pentingnya kerja sama keamanan maritim antarnegara anggota ASEAN untuk menangani berbagai isu kelautan dan lintas-batas secara regional dan komprehensif. Namun, ASEAN belum mempunyai definisi yang jelas mengenai keamanan maritim. Untuk menyikapi hal itu, *ASEAN Maritime Forum* (AMF) dibentuk. Tujuannya untuk membahas langkah dan strategi dalam memberikan respons terhadap ancaman-ancaman keamanan maritim. Ancaman terhadap keamanan maritim, misalnya pembajakan, perampokan dan perompakan bersenjata, penangkapan ikan secara ilegal, penyelundupan senjata, *human trafficking*, dan *drug trafficking* serta lingkungan kelautan. Jadi, pembahasan komponen ancaman yang ada di ASEAN lebih luas dibandingkan konsep keamanan maritim yang tengah dibahas pada tataran internasional karena memasukkan komponen lingkungan kelautan dan penangkapan ikan ilegal.

AMF dan ARF memberikan perhatian pada: (1) keamanan maritim dan kerja sama; (2) menjaga kebebasan dan keselamatan navigasi dari bajak laut; dan (3) melindungi lingkungan laut dan

mempromosikan ekoturisme dan rezim perikanan.³ Tidak mudah mengimplementasikan kesepakatan-kesepakatan tersebut, mengingat kepercayaan tidak cukup tumbuh di antara anggota ASEAN, bahkan beberapa kekuatan eksternal pun ikut memengaruhinya.

Isu pertahanan keamanan beberapa waktu terakhir menghangat kembali. Tidak hanya persoalan kejahatan transnasional, tetapi juga isu keamanan maritim, isu perbatasan hingga ketegangan dan ketidaksepakatan isu Laut Cina Selatan (LCS). Indonesia memiliki kepentingan nasional atas isu-isu ini, namun belum menunjukkan arah kebijakan yang tegas. Akibatnya, inisiatif-inisiatif yang dilakukan tidak terlihat pengaruhnya dalam kerja sama maritim ASEAN di bidang politik dan keamanan.

Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyai landasan yang jelas dan kuat, yaitu Deklarasi Djuanda, konsep negara kepulauan, Wawasan Nusantara, dan Benua Maritim Indonesia (BMI)—kemudian dikembangkan menjadi PMD. Namun, Indonesia dalam kerangka ASEAN masih membutuhkan penguatan kapasitas kelembagaan secara terintegrasi dalam penanganan pertahanan dan keamanan maritimnya. Agenda keamanan maritim kawasan menjadi agenda keamanan nasional dan menjadi prioritas. Demikian pula ASEAN yang masih membutuhkan penguatan kapasitas kelembagaan secara terintegrasi dalam penanganan pertahanan dan keamanan maritimnya. Paradigma inilah yang mendasari Indonesia mempromosikan pembentukan *ASEAN Maritime Forum* (AMF).

³ “Chairman Statement on the 3rd ASEAN Maritime Forum,” ASEAN, diakses pada 3 Juli 2016 dari <http://asean.org/chairman-s-statement-3rd-asean-maritime-forum/>. Lihat juga “Paper for the Establishment of an ASEAN Maritime Forum,” Kementerian Luar Negeri RI, September 2010.

B. Upaya Indonesia sebagai Negara Kepulauan

Pengembangan hukum laut internasional pasca-Perang Dunia II disikapi oleh Indonesia sebagai negara yang terdiri atas kumpulan pulau-pulau besar dan kecil, serta 2/3 wilayahnya terdiri atas lautan. Pengakuan internasional baru terwujud dengan ditandatanganinya UNCLOS III pada 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika, yang kemudian diratifikasi Indonesia pada 1985 melalui Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 1985.

1. Deklarasi Djuanda 13 Desember 1976

Deklarasi Djuanda dicetuskan pada 13 Desember 1957 oleh Perdana Menteri Indonesia saat itu, Djuanda Kartawidjaja. Deklarasi ini menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di dalam kepulauan Indonesia, dan menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Bila mengacu pada Ordonansi Hindia Belanda 1939, wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah *Teritoriale Zeeën en Maritieme Kringen Ordonantie 1939*/TZMKO 1939. Dalam peraturan zaman Hindia Belanda ini, pulau-pulau di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut di sekeliling sejauh 3 mil dari garis pantai. Ini berarti kapal asing boleh dengan bebas melewati laut yang memisahkan pulau-pulau tersebut.⁴

Deklarasi Djuanda menyatakan bahwa Indonesia menganut prinsip-prinsip negara kepulauan (*Archipelagic State*). Artinya, laut-laut antarpulau pun termasuk wilayah Republik Indonesia dan bukan kawasan bebas. Konsep tersebut mendapat pertentangan besar dari beberapa negara pada saat itu. Deklarasi Djuanda selanjutnya diresmikan menjadi UU No. 4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Akibatnya, luas wilayah Republik Indonesia bertambah 2,5 kali lipat

⁴ Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut Internasional* (Bandung: Bina Cipta, 1978), 42.

dari 2.027.087 km² menjadi 5.193.250 km² dengan pengecualian Irian Jaya yang—walaupun masuk wilayah Indonesia—waktu itu belum diakui secara internasional.⁵

Pada 1982, deklarasi ini diterima dan ditetapkan dalam konvensi hukum laut PBB ke-III Tahun 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS* 1982). Deklarasi Djuanda kemudian diper-tegas kembali dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS 1982.

Deklarasi Juanda yang ditulis pada 13 Desember 1957 menyatakan:

- 1) Indonesia adalah negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri.
- 2) Bahwa sejak dahulu Kepulauan Nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan.
- 3) Ketentuan ordonansi 1939 tentang Ordonansi, dapat memecah belah keutuhan wilayah Indonesia. Oleh karena itu, Deklarasi Djuanda mengubah ketentuan tentang perairan Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Ordonansi Laut Teritorial 1939 sebagai berikut:⁶ 1. Lebar laut teritorial diubah dari 3 mil menjadi 12 mil; 2. Lebar laut teritorial diukur dari garis pangkal lurus yang menghubungkan titik paling luar dari pulau-pulau Indonesia yang paling luar; 3. Jaminan atas lalu lintas damai selama tidak bertentangan dengan kedaulatan dan keamanan Indonesia.

Konsekuensi dikeluarkannya Deklarasi Djuanda 1957 adalah berubahnya status perairan di antara pulau-pulau Indonesia; yang semula terbagi dan merupakan laut lepas, berubah menjadi perairan pedalaman Indonesia. Deklarasi ini juga dengan tegas menyebutkan bahwa hak lintas damai dari kapal-kapal asing melalui perairan In-

⁵ Hasyim Djalal, *Indonesia and the Law of the Sea* (Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, 1995), 31.

⁶ Djalal, “Indonesia,” hlm. 31

donesia dijamin selama tidak merugikan keamanan dan keselamatan negara Republik Indonesia.

Konferensi Hukum Laut PBB pertama dilangsungkan pada 27 Februari–27 April 1958. Namun, konferensi ini tidak menghasilkan keputusan mengenai negara kepulauan sehingga Indonesia akhirnya dihadapkan pada dua pilihan, yaitu:

- 1) Meneruskan konsep wilayah perairan Indonesia menurut Deklarasi Djuanda 1957, yaitu bahwa seluruh kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan, dengan mengundangkannya dalam bentuk UU.
- 2) Kembali ke konsep lama, yaitu setiap pulau mempunyai laut wilayahnya sendiri.

Deklarasi Djuanda tidak mendapatkan pengakuan dari dunia internasional. Banyak negara menentanginya karena khawatir kebebasan berlayar di laut menjadi berkurang. Namun, pemerintah tetap meneruskan konsep Deklarasi Djuanda 1957 karena masih menghadapi gerakan separatisme PRRI, Permesta, dan memburuknya hubungan dengan Belanda terkait Irian Barat. Terbitnya Dekrit Presiden 5 Juli 1959 yang salah satu isinya adalah kembali ke bentuk negara kesatuan, memaksa Djuanda meletakkan jabatan pada 9 Juli 1959. Ia pun tidak lagi memiliki akses dan kekuasaan untuk mengawal dan mewujudkan deklarasi tersebut. Namun, Presiden Soekarno memberikan dukungan penuh terhadap cita-cita tersebut.⁷

Presiden Soeharto juga memberikan dukungan terhadap Deklarasi Djuanda. Pada masa Presiden Soeharto, Indonesia secara gigih mengikuti sidang-sidang hukum laut di PBB dari 1973 sampai 1982. Kerja keras para diplomat, seperti Adam Malik (Wakil Presiden

⁷ I Ketut Aria Pria Utama, “Menanti Keampuhan Ketiga Deklarasi Djuanda,” *Koran Sindo*, 12 Desember 2015, diakses pada 12 Agustus 2016 dari http://aipi.or.id/admin/assets/pdf/pdf_file/1212015_Menanti_Keampuhan_Ketiga_Deklarasi_Djuanda.pdf.

RI 1978–1983) dan Mochtar Kusumaatmaja (Menteri Luar Negeri RI 1978–1988), telah melahirkan UNCLOS 1982 yang berisi pengakuan terhadap wawasan Nusantara.⁸

Konvensi ketiga PBB (*United Nation Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*) tahun 1982 menjadi awal lahirnya hukum laut yang mengakui adanya konsep Negara Kepulauan dan konsep Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)⁹. Setelah diratifikasi pada 1994, Hukum Laut Internasional resmi berlaku dan bangsa Indonesia berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam, termasuk yang ada di dasar laut dan di bawahnya. Pada 1996, Pemerintah Indonesia mengusulkan tentang penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) kepada *International Maritime Organization* (IMO).¹⁰

Atas keberhasilan Deklarasi Djuanda yang melahirkan Wawasan Nusantara, Presiden Abdurrahman Wahid mencanangkan 13 Desember (tanggal Deklarasi Djuanda) sebagai Hari Nusantara. Penetapan itu dipertegas oleh Presiden Megawati dengan menerbitkan Keputusan Presiden RI Nomor 126 Tahun 2001 tentang Hari Nusantara sebagai hari perayaan nasional tidak libur.

Namun, kejayaan maritim Indonesia masih jauh dari harapan. Pembangunan dunia maritim belum menjadi prioritas. Meskipun pernah disebutkan dalam GBHN pada era Presiden Soeharto dan

⁸ Utama, “Menanti Keampuhan.”

⁹ Zona yang luasnya 200 mil laut dari garis dasar pantai. Dalam zona tersebut, suatu negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya dan berhak menggunakan kebijakannya, kebebasan bernavigasi, terbang di atasnya, atau melakukan penanaman kabel dan pipa.

¹⁰ Menurut Pasal 1 ayat 8 UU No. 6/1996 tentang Perairan Indonesia, Alur Laut Kepulauan adalah alur laut yang dilalui kapal atau pesawat udara asing di atas alur tersebut untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin, serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan di bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

memperoleh perhatian utama pada era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono melalui program *Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development* (MP3EI),¹¹ pembangunan dunia maritim Indonesia belum mampu menjadi penggerak utama pertumbuhan ekonomi negara. Intensitas gangguan keamanan dan keselamatan pelayaran di ALKI pun belum menunjukkan penurunan yang berarti. Berbagai tindak kriminal, seperti penyelundupan bahan bakar, penyelundupan manusia, pembajakan kapal kargo, *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal mining*, dan lalu lintas perdagangan narkoba masih sering terjadi. Masing-masing ALKI (ALKI I, ALKI II, dan ALKI III) mempunyai potensi ancaman yang dinilai relevan dan membutuhkan koordinasi yang lebih strategis. Untuk mencegah dan menekan ancaman terhadap keamanan maritim, diperlukan kerangka hukum berupa Piagam PBB, UNCLOS 1982, Konvensi Global, Pengaturan dan Konvensi wilayah regional.¹²

Pemerintahan Joko Widodo (Jokowi) membawa harapan baru. Sejak masa kampanye dan awal pemerintahannya, Jokowi gencar mengumandangkan konsep tol laut dan PMD. Tol laut dimaksudkan memperlancar sistem transportasi berbasis laut di mana tersedia fasilitas pelabuhan dan kapal dalam jumlah yang cukup dan berfungsi efektif dan efisien. PMD dimaknai Indonesia sebagai salah satu pusat perekonomian dunia berbasis laut. Konsep tol laut dan PMD diharapkan memberikan kontribusi besar bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia dan mampu mengantarkan Indonesia sebagai salah satu raksasa ekonomi.

¹¹ *Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development* (MP3EI) adalah sebuah pola induk perencanaan pemerintah Indonesia untuk mempercepat realisasi perluasan pembangunan ekonomi dan pemerataan kemakmuran agar dapat dinikmati secara merata oleh masyarakat.

¹² "ALKI II Sebagai Pusat Pertumbuhan Wilayah Pesisir," dalam Ratna Shofi Inayati (ed.). *Dinamika Geo-Ekonomi Politik Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) Selat Makasar: Membangun Daya Saing Wilayah Pesisir*. (Jakarta: Pusat Penelitian Politik LIPI, 2010), 41.

Kebijakan Jokowi ini memberikan peluang sekaligus tantangan bagi dunia maritim Indonesia, termasuk industri galangan kapal, perusahaan pelayaran, perguruan tinggi, dan seluruh rakyat Indonesia yang berharap banyak akan lebih sejahtera dan makmur berbasisan kemaritiman. Namun kebijakan pemerintah ini, dalam implementasinya, kurang didukung oleh kementerian dan lembaga karena kurangnya koordinasi dan kebijakannya masih bersifat sektoral. Presiden Jokowi kemudian membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk mengatasi permasalahan pembangunan maritim. Kemudian ada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Kelautan dalam undang-undang ini adalah hal yang berhubungan dengan laut dan atau kegiatan di wilayah laut, meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau. UU ini bertujuan melindungi laut Indonesia. Sebenarnya pemerintah pun telah melakukan upaya perlindungan lingkungan laut melalui konservasi laut, pengendalian pencemaran laut, penanggulangan bencana kelautan, dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan, dan bencana.

C. Kerja Sama Maritim ASEAN di Bidang Politik dan Keamanan

Kerja sama dalam bidang politik dan keamanan ASEAN bertujuan menciptakan kondisi yang aman, damai, stabil, dan kondusif yang mendukung proses pembangunan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat ASEAN (Tabel 3.1). Kerja sama dalam bidang ini juga bertujuan meningkatkan rasa saling percaya (*trust building*) antarnegara anggota ASEAN. Harus diakui, meskipun telah bergabung lama dalam ASEAN, masih terdapat rasa saling tidak percaya (*distrust*) antarnegara anggota ASEAN. Dengan rasa saling percaya yang lebih baik, diharapkan keamanan dan stabilitas kawasan dapat terjaga sehingga konflik terbuka dapat dihindari.

Tabel 3.1 Badan-Badan Kerja Sama yang Membahas Maritim di ASEAN

Badan Kerja Sama	Disepakati	Agenda	Perkembangan	Keterangan
ASEAN Maritime Forum (AMF)	2009	1. <i>Safety of navigation</i> , 2. <i>Search and rescue</i> , 3. <i>Information sharing</i> , 4. <i>Exchange of visits of authorities</i> .	Implementasi kerja sama maritim di kawasan dan mendorong penguatan arsitektur keamanan regional di forum EAS	Untuk mengatasi ancaman <i>IUU Fishing</i> yang tidak saja mengancam stabilitas dan pembangunan ekonomi tapi juga merusak lingkungan dan mengganggu stabilitas keamanan di kawasan.
Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF)	2014	Pertemuan <i>Expanded AMF</i> mengambil bentuk forum <i>track 1,5</i> dan mengikutsertakan negara-negara di kawasan Asia Timur dengan tetap menjaga sentralitas ASEAN	Kerja sama konkret yang telah dilaksanakan dalam kerangka EAMF adalah penyelenggaraan dua kali pelatihan bagi para pelaut/ <i>seafarers</i> untuk menghadapi bahaya perompakan	
ASEAN Foreign Ministers Meeting (AMM)	2010	Membahas aspek-aspek yang terkait maritim, khususnya pengelolaan Laut Cina Selatan	Membahas aspek-aspek yang terkait maritim, khususnya pengelolaan Laut Cina Selatan. AMM telah menyepakati <i>ASEAN Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea</i> di Ha Noi pada 27 Oktober 2010	

Badan Kerja Sama	Disepakati	Agenda	Perkembangan	Keterangan
ASEAN Regional Forum (ARF)	2003	Kerja sama ARF pada isu-isu non-tradisional, seperti <i>piracy, terrorism, natural disasters, climate change, smuggling of drugs, people and goods serta search and rescue</i> , dipercaya bermanfaat dalam menumbuhkan <i>mutual trust</i> di antara peserta ARF	Pertemuan <i>ISM on MS</i> terakhir (<i>the 6th ARF ISM on MS</i> di Bali, tanggal 22–23 Mei 2014) terkait <i>maritime safety, maritime search and rescue, dan penanganan Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing</i> .	Indonesia mengusulkan pengembangan kerja sama untuk mencegah dan menindak <i>IUU Fishing</i> , mengingat tantangan besar dalam memberantas pencurian ikan di wilayah perairan Indonesia.
ASEAN Defence Ministers Meeting (ADMM),	2006	Mempromosikan kerja sama keamanan maritim	ADMM's First Three-Year Work Programme (2008–2010) dan the Second Three-Year Work Programme (2011–2013 dan 2014–2016), serta kerja sama praktis dalam bentuk <i>table top exercise (TTX)</i> dan <i>field training exercise (FTX)</i> .	
ADMM plus		Melalui mekanisme <i>Experts Working Group on Maritime Security (ADMM-Plus EWG on Marsec)</i> yang fokus pada <i>practical maritime security cooperation</i>	ADMM Plus memberi nilai tambah dengan membagi pengalaman dan penggunaan teknologi baru dalam melakukan pengamanan di laut.	8 negara Mitra ASEAN (Amerika Serikat, Australia, Tiongkok, India, Rusia, Selandia Baru, Jepang, dan Korea Selatan)

Badan Kerja Sama	Disepakati	Agenda	Perkembangan	Keterangan
ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC).		Upaya pemberantasan kejahatan lintas negara, ASEAN telah memiliki Rencana Aksi untuk Memberantas Kejahatan Lintas Negara (<i>Plan of Action to Combat Transnational Crime</i>), (1) counter terrorism, (2) illicit drugs trafficking, (3) trafficking in persons, (4) money laundering, (5) arms smuggling, (6) sea piracy, (7) international economic crime, dan (8) cybercrime.	Komitmen ASEAN dalam memberantas kejahatan transnasional <i>Sea Piracy</i> tecermin pada <i>SOMTC Work Programme 2013–2015</i> dimana ASEAN berkomitmen untuk terus meningkatkan kerja sama, terutama melalui penguatan information sharing, salah satunya dengan memanfaatkan mekanisme ASEANAPOL dan peningkatan <i>capacity building</i>	AMTTC mengoordinasikan berbagai kerja sama badan-badan ASEAN yang terkait pemberian-tasan kejahatan lintas negara, seperti ASEAN Senior Officials on Drug Matters (ASOD), ASEAN Chiefs of National Police (ASEANAPOL), ASEAN Directors-Generals of Customs, dan ASEAN Directors-General of Immigration and Heads of Consular Division, Ministry of Foreign Affairs (DGCIM).

Sumber: Kompilasi Penulis

Kerja sama ASEAN terkait isu maritim di bidang politik dan keamanan dilakukan dalam beberapa mekanisme (Tabel 3.1), yakni *ASEAN Maritime Forum* (AMF) dan *Expanded ASEAN Maritime Forum* (EAMF), *ASEAN Foreign Ministers' Meeting* (AMM), *ASEAN Regional Forum* (ARF), *ASEAN Defence Ministers' Meeting* (ADMM) dan *ADMM Plus*, dan *ASEAN Ministers' Meeting on Transnational Crime* (AMMTC).¹³

1. *ASEAN Maritime Forum* (AMF)

ASEAN Maritime Forum (AMF) dibentuk atas prakarsa Indonesia dalam upaya mendorong pengembangan kerja sama maritim di kawasan ASEAN. Prakarsa Indonesia ini didasarkan pada kepentingan nasional yang terkait erat dengan laut, yakni untuk mengelola semua potensi guna memajukan kesejahteraan bangsa. Terdapat tiga spektrum kepentingan nasional berkaitan dengan laut, yaitu sebagai sumber penghasilan yang berlimpah, komoditi strategis, dan kompetitif.

Pembentukan AMF kemudian menjadi salah satu poin dalam cetak-biru Komunitas Politik-Keamanan ASEAN yang disepakati dalam KTT ASEAN ke-14 di Vietnam pada 2009. Dalam dokumen *Road Map for an ASEAN Community 2009–2015* bagian Komunitas Politik-Keamanan ASEAN, ada paragraf yang secara khusus membahas mengenai AMF dalam empat poin sebagai berikut.¹⁴

- i. *Establish the ASEAN Maritime Forum,*
- ii. *Apply a comprehensive approach focusing on safety of navigation and security concern in the region that are of common concerns to the ASEAN Community,*

¹³ “Diplomasi Maritim dalam Kerangka Kerja Sama ASEAN (Non-paper),” Direktorat Politik dan Keamanan ASEAN Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN, Kementerian Luar Negeri RI, Januari 2016.

¹⁴ ASEAN, *Roadmap for an ASEAN Community 2009–2015* (Jakarta: ASEAN Sekretariat, 2009), 11

- iii. *Stock take maritime issues and identify maritime cooperation among ASEAN member countries, and*
- iv. *Promote cooperation in maritime safety and search and rescue (SAR) through activities, such as information sharing, technological cooperation, and exchange of visits of authorities concerned.*

Untuk mewujudkan keempat poin tersebut, AMF mengagendakan hal-hal berikut ini:¹⁵

- a. Pertukaran pandangan dan informasi tentang isu-isu lintas sektoral yang menjadi perhatian bersama, seperti degradasi lingkungan, keselamatan navigasi, dan keamanan maritim.
- b. Mengembangkan perangkat dan prinsip-prinsip nilai sosial-politik dan mempromosikan penyelesaian sengketa melalui cara damai.
- c. Memfasilitasi dialog mengenai isu-isu maritim yang berkaitan dengan kejahatan transnasional, seperti perdagangan manusia, penyelundupan, *illegal fishing*, *illegal logging*, perampokan bersenjata, dan pembajakan.
- d. Menjajaki kemungkinan pengembangan model hukum yang berkaitan dengan masalah-masalah maritim dan mengidentifikasi isu-isu regional untuk tunduk pada referensi UNCLOS 1982 pada masa mendatang.
- e. Pembangunan kapasitas, seperti pendidikan dan program pelatihan, melalui kerja sama dengan Mitra Dialog ASEAN dan organisasi teknis maritim yang relevan. Contohnya, Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization/IMO) yang memiliki sumber daya teknis dan keahlian untuk melakukan program peningkatan kapasitas.

¹⁵ Lidya Sinaga, "Keamanan Selat Malaka Makasar sebagai ALKI II: Tantangan dan Peluang," dalam Ratna Shofi Inayati (ed.). *Dinamika Geo-Ekonomi Politik Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) Selat Makasar: Membangun Daya Saing Wilayah Pesisir* (Jakarta: Pusat Penelitian Politik-LIPI, 2010), 69.

- f. Mempromosikan kerja sama antarlembaga penegak hukum maritim.
- g. Mempromosikan kerja sama pengawasan dan pengendalian maritim.
- h. Pertukaran pandangan mengenai langkah-langkah teknis dan operasional.
- i. Mempromosikan pemahaman umum tentang isu-isu internasional yang muncul terkait dengan kerja sama maritim, seperti keanekaragaman hayati dan *bio-prospecting* sumber daya hayati.
- j. Mengidentifikasi platform pelatihan/pendidikan maritim antara AMSs.

Agenda AMF masih sangat umum dan perlu dikembangkan oleh negara anggota. Pada dasarnya, ada empat poin yang perlu diperhatikan, yaitu 1. *safety of navigation*; 2. *search and rescue*; 3. *information sharing*; dan 4. *exchange of visits of authorities*. Keempat poin ini perlu dituangkan dalam *tactical and technical procedures* (TTP) versi Nusantara dan harus bisa masuk dalam strategi AMF.

Pertemuan ketiga AMF di Filipina tanggal 5–7 Oktober 2012 berhasil mengakomodasi kepentingan Indonesia terkait tiga hal. Pertama, perlu dibentuknya mekanisme *information sharing* di ASEAN. Kedua, kerja sama pemberantasan IUU *Fishing*. Ketiga, perlunya pemahaman perbedaan rezim hukum *piracy on high seas dan armed robbery against ship*, terutama terkait yurisdiksi pengamanan Selat Malaka sebagai bagian dari ZEE Indonesia.

Pertemuan AMF kelima di Da Nang, Vietnam, membahas lima topik utama, yaitu *Stock-taking of ASEAN Maritime Cooperation*; *Promotion of Maritime Cooperation in Humanitarian Assistance and Disaster Relief, particularly the Experience of Haiyan Typhoon*; *Management and Protection of Maritime Ecosystem, Biological Diversity and Aquatic Resources, including Promotion of Equal Cooperation in Fishery*;

*Recent Developments Relating to Maritime Security in the South China Sea: Challenges and ASEAN's Approach; dan Future Direction of the AMF.*¹⁶

Isu *stock-taking of ASEAN Maritime Cooperation* merupakan isu penting yang selalu dibahas dalam AMF mengingat terdapat tumpang tindih pembahasan dan kerja sama maritim dalam kerangka ASEAN yang dilaksanakan oleh berbagai *sectoral bodies* ASEAN.

Dalam KTT ASEAN ke-19 di Bali pada 2011, para Pemimpin ASEAN menyambut usulan perluasan AMF (*Expanded AMF*) dalam rangkaian (*back-to-back*) pertemuan AMF. Pertemuan *Expanded AMF* mengambil bentuk forum *track 1,5* dan mengikutsertakan negara-negara di kawasan Asia Timur dengan tetap menjaga sentralitas ASEAN. Salah satu kerja sama konkret yang telah dilaksanakan dalam kerangka EAMF adalah diselenggarakan dua kali pelatihan bagi para pelaut/*seafarers* untuk menghadapi bahaya perompakan yang diusulkan oleh AS dan dilaksanakan di Manila pada 2013 dan 2014.

Dalam pertemuan *ASEAN Ministerial Meeting* (AMM) ke-49 di Laos pada Juli 2016, Menteri Luar Negeri RI, Retno L.P. Marsudi, menyatakan perlunya implementasi kerja sama maritim di kawasan dan mendorong penguatan arsitektur keamanan regional di forum EAS. Forum EAS menyepakati peningkatan kerja sama maritim di kawasan dalam KTT ASEAN tahun 2015 di Kuala Lumpur. Kerja sama itu khususnya untuk mengatasi ancaman IUU *Fishing* yang tidak saja mengancam stabilitas dan pembangunan ekonomi, tetapi juga merusak lingkungan dan mengganggu stabilitas keamanan di kawasan.

¹⁶ "Diplomasi Maritim", Direktorat Politik dan Keamanan ASEAN & Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN Kementerian Luar Negeri RI, Januari 2016.

2. *ASEAN Foreign Ministers Meeting (AMM)* dan *ASEAN Senior Officials Meeting (SOM)*

Kerja sama maritim dalam kerangka *ASEAN Foreign Ministers Meeting (AMM)* dan *ASEAN Senior Officials Meeting (SOM)* membahas aspek-aspek yang terkait maritim, khususnya pengelolaan Laut Cina Selatan. Perkembangan dan pelaksanaan AMF juga dibahas dalam forum AMM dan ASEAN SOM. Dalam hal kerangka kerja sama maritim, AMM menyepakati *ASEAN Declaration on Cooperation in Search and Rescue of Persons and Vessels in Distress at Sea* di Ha Noi pada 27 Oktober 2010.¹⁷

Indonesia perlu menyusun peta permasalahan maritim domestik mengenai masalah perbatasan di laut yang sangat serius, bahaya keamanan pelayaran dan keselamatan navigasi di sepanjang garis pantai domestik, adanya potensi ancaman terorisme maritim, berbagai kegiatan ilegal di laut, dan dampak perubahan iklim. Jadi, peta permasalahan keamanan maritim domestik relatif sama dengan permasalahan kawasan Asia Tenggara. Oleh karena itu, agenda keamanan maritim kawasan menjadi agenda keamanan nasional, dan tentunya dengan skala prioritas yang tinggi. Paradigma inilah yang mendasari pemikiran pihak Indonesia untuk mempromosikan pembentukan AMF.

3. *ASEAN Regional Forum (ARF)*

Forum Regional ASEAN (ARF) membahas keselamatan maritim, hukum dan ketertiban di laut serta perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. ARF juga telah melakukan inventarisasi mengenai isu-isu yang berkaitan dengan keamanan laut. Kerja sama maritim ini sangat penting bagi ASEAN karena sebagian besar negara anggotanya memiliki perbatasan maritim, dan hampir 80% dari wilayah ini terdiri atas laut. Sumber daya kelautan yang penting untuk ketahanan pangan

¹⁷ “Diplomasi Maritim.”

dan jalur laut, juga penting untuk meningkatkan perdagangan dan pertumbuhan ekonomi negara-negara di kawasan. Sementara itu, diperlukan suatu kerja sama untuk menghadapi berbagai tantangan dan permasalahan maritim. Oleh karena itu, ada kebutuhan yang besar untuk mengembangkan kerja sama maritim ASEAN dan mengelolanya secara terpadu.¹⁸

Kerja sama maritim dalam kerangka ASEAN *Regional Forum* (ARF) dimulai pada 2003 dengan dikeluarkannya *ARF Chairman's Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Maritime Security*. Dokumen ini menggarisbawahi peningkatan perhatian dan komitmen ARF dalam pembentukan kerangka hukum kerja sama regional memerangi *piracy* dan *armed robberies against ship*.¹⁹

Pada 2008, ARF membentuk *ARF Inter-Sessional Meeting on Maritime Security* (ISM on MS). Forum tahunan ARF khusus keamanan maritim ini bertujuan mempromosikan *maritime domain awareness*, mengembangkan upaya konkret dan efektif, dan membangun norma yang berkontribusi dalam merespons tantangan terkait keamanan maritim. ISM on MS juga mengkaji kebutuhan dasar dan bersama kawasan, seperti *capacity building* dan kerja sama praktis bagi berbagai instansi terkait keamanan maritim.

ARF memprioritaskan kerja sama keamanan maritim dalam tiga bidang, yaitu (i) pertukaran informasi/intelijen serta berbagi pengalaman dan *best practices*; (ii) *Confidence Building Measures* berdasarkan kerangka hukum, aturan dan kerja sama regional dan internasional serta (iii) pembangunan kapasitas instansi penegak hukum laut di kawasan.²⁰ Di dalam ketiga bidang itu, ARF membahas

¹⁸ "ASEAN and ARF Maritime Security Dialogue and Cooperation," ASEAN Secretariat, 4 Oktober 2007," diakses pada 8 Juni 2016 dari http://www.un.org/depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/asean.pdf.

¹⁹ "ASEAN and ARF."

²⁰ "Diplomasi Maritim."

isu-isu terkait keamanan maritim, baik yang bersifat konvensional maupun non-tradisional secara seimbang. Kerja sama ARF dalam isu-isu non-tradisional, seperti *piracy, terrorism, natural disasters, climate change, smuggling of drugs, people and goods* serta *search and rescue*, dipercaya bermanfaat dalam menumbuhkembangkan *mutual trust* di antara peserta ARF.

Indonesia telah secara signifikan memainkan peran dalam memajukan kerja sama keamanan maritim di ARF, terutama melalui *co-chairmanship*-nya pada ISM on MS selama enam tahun (2008–2011 bersama Jepang dan Selandia Baru, dan 2011–2014 bersama Amerika Serikat dan Republik Korea).

Pertemuan ISM on MS terakhir (*the 6th ARF ISM on MS*) dilaksanakan di Bali pada 22–23 Mei 2014. Dalam pertemuan itu, Indonesia sebagai tuan rumah berupaya memajukan pembahasan mengenai harmonisasi kerja sama keamanan maritim dalam berbagai mekanisme regional yang telah ada. Indonesia juga mendorong kerja sama regional terkait *maritime safety, maritime search and rescue*, dan penanganan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*.

Selain itu, Indonesia mengarahkan pembahasan mengenai kajian ulang implementasi *ARF Work Plan on Maritime Security (MS)*, pengembangan *ARF Work Plan on MS* untuk tahun implementasi 2014–2016, dan aspek keselamatan maritim di kawasan melalui pemaparan *International Regulations for Prevention of Collision at Sea 1972 (COLREGS)* serta *Code for Unplanned Encounters at Sea (CUES)*. Dalam pertemuan tersebut, Indonesia mengusulkan pengembangan kerja sama mencegah dan menindak IUU *Fishing*, mengingat tantangan besar dalam memberantas pencurian ikan di wilayah perairan Indonesia.

4. *ASEAN Defence Ministers Meeting (ADMM) dan ADMM Plus*

Kerja sama maritim ADMM dilaksanakan dalam kerangka mempromosikan kerja sama keamanan maritim, khususnya melalui penyusunan norma dalam *ADMM's First Three-Year Work Programme* (2008–2010) dan *the Second Three-Year Work Programme* (2011–2013 dan 2014–2016) serta kerja sama praktis dalam bentuk *table top exercise* (TTX) dan *field training exercise* (FTX).

Selain dalam kerangka ADMM, kerja sama maritim juga dilaksanakan dalam kerangka *ADMM Plus* yang melibatkan 8 negara Mitra ASEAN (Amerika Serikat, Australia, China, India, Rusia, Selandia Baru, Jepang, dan Korea Selatan) melalui mekanisme *Experts Working Group on Maritime Security* (ADMM-Plus EWG on Marsec) yang fokus pada *practical maritime security cooperation*, seperti penyelenggaraan *table top exercise* (TTX), *field training exercise* (FTX), *Workshops Passing Exercises* (PASSEX), penyelenggaraan *online courses*, *sharing information* melalui pembentukan portal *Security Community Information-Sharing Portal* (AMSCIP), dan *workshop on counter counterpiracy operations and counter-terrorism*. Saat ini, *chairmanship* ADMM-Plus EWG on Marsec dipegang Brunei Darussalam dan Selandia Baru.²¹

Kerja sama pertahanan lingkup regional melalui *ADMM Plus* terkait *maritime security* memberikan nilai tambah terhadap upaya Indonesia mengamankan seluruh wilayah laut dan ZEE Indonesia, khususnya dalam penanganan *sea-piracy*, *armed robbery at sea*, dan *counter-terrorism*. Ancaman non-tradisional tersebut membahayakan stabilitas keamanan nasional dan kawasan, menimbulkan kerugian ekonomi, dan menghambat *freedom of navigation*. Kehadiran negara-negara dalam latihan yang diselenggarakan *ADMM Plus* memberi nilai tambah karena bisa berbagi pengalaman dan menggunakan teknologi baru dalam pengamanan di laut.

²¹ “Diplomasi Maritim.”

Namun, Indonesia perlu memperhatikan berbagai kesepakatan strategis yang sudah bersifat mengikat. Contoh yang paling aktual adalah ADMM *Plus* Hanoi pada Oktober 2010. Forum tersebut sudah membangun konsensus kerja sama dalam bidang keamanan non-tradisional meliputi *military medicine, counter terrorism, maritime security, humanitarian aid, disaster response, dan peacekeeping operations*. Telah disepakati bahwa Indonesia menangani *peacekeeping operation* dan Malaysia-Australia menangani *maritime security*. Terlepas dari sikap politik Indonesia, amat sangat disayangkan apabila Malaysia justru menjadi arsitek keamanan maritim di Asia Tenggara. Keamanan maritim Asia Tenggara—yang secara fisik dua pertiga luas wilayahnya adalah yurisdiksi Indonesia—kini dipercayakan pada Malaysia untuk menjadi arsiteknya.

5. ASEAN Ministerial Meeting on Transnational Crime (AMMTC)

Sejak beberapa dekade terakhir, ASEAN terus mengintensifkan kerja sama melalui berbagai mekanisme, inisiatif, dan instrumen hukum untuk mencegah dan memberantas kejahatan lintas negara. Badan pengambil kebijakan tertinggi dalam *ASEAN Ministers Meeting* (AMM) dalam hal penanganan kejahatan lintas negara adalah ASEAN *Ministerial Meeting on Transnational Crime* (AMMTC) yang diselenggarakan dua tahun sekali. AMMTC membahas isu-isu kejahatan lintas negara, khususnya isu pembajakan di laut (*sea piracy*). Isu ini telah dimasukkan dalam *Work Programme to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime (also known as the SOMTC Work Programme) 2010–2012*". Pada waktu mendatang, pembahasan *sea-piracy* dalam kerangka *transnational crime* dimungkinkan untuk diperluas menjadi kerja sama *Non-Traditional Maritime Security*.

AMTTC mengoordinasikan berbagai kerja sama badan-badan ASEAN terkait pemberantasan kejahatan lintas negara, seperti ASEAN *Senior Officials on Drug Matters* (ASOD), ASEAN *Chiefs of National*

Police (ASEANAPOL), *ASEAN Directors-General of Customs*, *ASEAN Directors-General of Immigration and Heads of Consular Division*, dan *Ministry of Foreign Affairs* (DGCIM). Untuk mengimplementasikan dan mengoordinasikan kebijakan dan rencana aksi yang ditetapkan AMMTC, pertemuan tingkat pejabat tinggi (*Senior Official Meeting on Transnational Crime/SOMTC*) diselenggarakan minimal satu kali dalam setahun.²²

Untuk mengefektifkan upaya pemberantasan kejahatan lintas negara, ASEAN memiliki rencana aksi untuk memberantas kejahatan lintas negara (*Plan of Action to Combat Transnational Crime*) untuk mengembangkan suatu strategi kawasan yang terpadu demi mencegah dan memberantas kejahatan lintas negara. Rencana aksi ini berfokus pada delapan bidang prioritas, yaitu *counter terrorism*, *illicit drugs trafficking*, *trafficking in persons*, *money laundering*, *arms smuggling*, *sea piracy*, *international economic crime*, dan *cybercrime*.

Kejahatan lintas negara sering terjadi di Selat Malaka karena kapasitas dan intensitas pelayarannya sangat tinggi, di mana ribuan kapal melalui selat ini setiap harinya. Oleh karena itu, isu *piracy* dan kejahatan perompakan di kawasan Asia Tenggara menjadi ancaman besar bagi keamanan laut di kawasan.²³ Secara geografis, tingginya tingkat kejahatan dapat dijelaskan berdasarkan fakta bahwa Selat Malaka dan perairan Indonesia ada di dalam jalur lintas *Sea Lanes of Communication* (SLOCs) yang menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Tampak jelas bahwa *piracy* merupakan isu transnasional sehingga tidak mungkin dihadapi oleh satu negara, melainkan harus dihadapi bersama-sama. Masalah perompakan di Selat Malaka telah menjadi isu kawasan yang laten terkait keamanan pelayaran dan keselamatan navigasi. Bahkan area operasi para perompak tidak lagi

²² "Diplomasi Maritim."

²³ Adam Ward (ed.), "Piracy and maritime terror in Southeast Asia," *IJSS* 10 no. 6 (2004): 52.

sebatas di Selat Malaka, namun sudah mencakup seluruh perairan Asia Tenggara di mana dua per tiganya adalah yurisdiksi Indonesia. Jadi, area operasi kerja sama keamanan maritim kawasan meliputi seluruh wilayah NKRI dan sudah mengarah ke ALKI II dan III, termasuk *closed and semi closed seas*.²⁴

ASEAN *Declaration on Transnational Crime* menyepakati bahwa ASEAN perlu segera menanggulangi ancaman *transnational crime*, termasuk *piracy*. Terkait hal tersebut, di bawah SOMTC, *Sea Piracy* menjadi salah satu dari delapan isu prioritas kerja sama pemberantasan kejahatan lintas batas negara. Komitmen ASEAN dalam memberantas kejahatan transnasional *Sea Piracy* tecermin pada SOMTC *Work Programme 2013–2015* di mana ASEAN berkomitmen untuk terus meningkatkan kerja sama, terutama melalui penguatan *information sharing*. Contohnya dengan memanfaatkan mekanisme ASEANAPOL dan peningkatan *capacity building*.²⁵

D. Keutamaan Kerja Sama Keamanan Maritim

Kompleksitas isu-isu maritim di Asia Tenggara sudah sejak lama menjadi perhatian utama ASEAN. Deklarasi *ASEAN Concord II (Bali Concord II)* menegaskan bahwa isu maritim dan semua yang terkait dengannya adalah isu yang bersifat lintas batas. Oleh karena itu, harus dibahas dalam forum regional melalui suatu pendekatan yang menyeluruh dan integral. Kerja sama maritim antar dan di antara negara anggota ASEAN memberikan kontribusi bagi pembentukan Komunitas Politik Keamanan ASEAN (*ASEAN Political Security Community/APSC*).

²⁴ Ward (ed.), “Piracy and Maritime,” 52

²⁵ “Penanggulangan Kejahatan Lintas Negara Terorganisir,” Kementerian Luar Negeri RI, 20 Januari 2016, diakses pada 23 Agustus 2016 dari <http://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/isu-khusus/Pages/Penanggulangan-Kejahatan-Lintas-Negara-Terorganisir.aspx>.

Pada era globalisasi dan perdagangan bebas, Indonesia memiliki posisi tawar yang sangat kuat. Kekuatannya terletak pada sumber kekayaan alam (*natural resources*), pasar yang besar (*market*), posisi geografis yang sangat strategis—dan di kawasan Asia Tenggara ini, tidak ada pihak lain yang dapat mengimbangnya. Tantangannya adalah bagaimana menempatkan atau memanfaatkan kekuatan tersebut dalam kepentingan nasional, utamanya dalam tatanan strategi keamanan maritim nasional.

Keamanan maritim perlu dijaga karena ada kemungkinan munculnya ancaman keamanan bagi Indonesia dan kawasan dengan meningkatnya volume perdagangan dunia melalui jalur laut yang berimbas pada semakin padatnya aktivitas pelayaran sepanjang alur laut Indonesia. Konsekuensinya, kepadatan ini menimbulkan sejumlah gangguan lingkungan dan keamanan non-tradisional. Indonesia menekankan upaya peningkatan pertahanan laut akibat desakan negara-negara besar yang tidak ingin kepentingannya (ekonomi perdagangan dan perang melawan terorisme) terganggu di kawasan perairan Indonesia. Apabila Indonesia tidak mampu memenuhi jaminan keamanan maritim secara memadai, ada kemungkinan negara-negara besar akan “memanfaatkan” ketidakmampuan ini dengan menggelar kekuatan maritimnya di jalur ini. Jika hal ini terjadi, tentu akan mengancam kedaulatan wilayah laut Indonesia.

Keamanan wilayah Indonesia terancam dengan adanya masalah perdagangan manusia, narkoba, dan perdagangan senjata ilegal. Sebagai gambaran, ratusan ribu pucuk senjata ringan (*small arm and light weapon*) selundupan beredar di kawasan Asia Tenggara setiap tahunnya dan lebih dari 80% penyalurannya melewati laut. Tidak menutup kemungkinan Indonesia dijadikan sebagai pintu masuk perdagangan ilegal mengingat wilayah-wilayah tepi alur laut Indonesia rentan terhadap kegiatan-kegiatan kejahatan internasional. Upaya

penanganan terhadap gangguan keamanan di laut membutuhkan kerja sama, baik di tingkat regional, nasional, maupun internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- ASEAN. "Chairman Statement on the 3rd ASEAN Maritime Forum." Diakses pada 3 Juli 2016. <http://asean.org/chairman-s-statement-3rd-asean-maritime-forum/>.
- ASEAN Secretariat. "ASEAN and ARF Maritime Security Dialogue and Cooperation." Diakses pada 8 Juni 2016. http://www.un.org/depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/asean.pdf.
- ASEAN. *Roadmap for an ASEAN Community 2009–2015*. Jakarta: ASEAN Secretariat, 2009.
- Djalal, Hasyim. *Indonesia and the Law of the Sea*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, 1995.
- Inayati, Ratna Shofi (ed.). *Dinamika Geo-Ekonomi Politik Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) Selat Makassar: Membangun Daya Saing Wilayah Pesisir*. Jakarta: Pusat Penelitian Politik-LIPI, 2010.
- Kaplan, Robert D. *Monsoon, the Indian Ocean and the Future of American Power*. New York: Random House, 2010.
- Kementerian Luar Negeri RI. "Diplomasi Maritim dalam Kerangka Kerja Sama ASEAN (Non-paper)." Direktorat Politik dan Keamanan ASEAN Direktorat Jenderal Kerja Sama ASEAN, Kementerian Luar Negeri RI. Januari 2016.
- Kementerian Luar Negeri RI. "Paper for the Establishment of an ASEAN Maritime Forum." Kementerian Luar Negeri RI. September 2010.
- Kementerian Luar Negeri RI. "Penanggulangan Kejahatan Lintas Negara Terorganisir." 20 Januari 2016. Diakses pada 23 Agustus 2016. <http://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/isu-khusus/Pages/Penanggulangan-Kejahatan-Lintas-Negara-Terorganisir.aspx>.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Bunga Rampai Hukum Laut Internasional*. Bandung: Bina Cipta, 1978.
- United Nations. "Report of the Secretary General on Oceans and the Law of the Sea (Addendum), 2001. Ocean of the Law of the Sea." Diakses

pada 3 Juli 2016. http://www.un.org/depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm.

Utama, I Ketut Aria Pria. “Menanti Keampuhan Ketiga Deklarasi Djuanda.” *Koran Sindo*, 12 Desember 2015. Diakses pada 12 Agustus 2016. http://aipi.or.id/admin/assets/pdf/pdf_file/1212015_Menanti_Keampuhan_Ketiga_Deklarasi_Djuanda.pdf.

Ward, Adam (ed.). “Piracy and Maritime Terror in Southeast Asia.” *IJSS* 10, no. 6 (2004): 52.



BAB IV

Kepentingan Ekonomi Politik Indonesia: Pembangunan Maritim di Sektor Perikanan dan Perniagaan

Pandu Prayoga

A. Potensi Ekonomi Maritim Indonesia

Posisi geografi Indonesia strategis karena berada di persilangan antara benua Asia dan Australia, Samudra Pasifik dan Hindia. Keadaan ini menyebabkan perairan Indonesia dilalui jalur perniagaan dari Eropa, Afrika, Timur Tengah, Australia menuju Asia Timur dan sebaliknya. Ekonomi global ditopang oleh perniagaan barang antarnegara dan benua melalui laut sebesar 90%.¹ Perniagaan dunia menggunakan *Sea Lines of Communication* (SLOCs) melewati beberapa selat strategis di Indonesia, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Selat Malaka merupakan *chokepoint* paling sibuk yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut Cina Selatan serta Asia-Pasifik. Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar merupakan jalur alternatif bila terjadi kepadatan di Selat Malaka. Dengan demikian, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadi jalur lalu lintas maritim dunia, sesuai yang tercantum dalam Deklarasi Djuanda

¹ Paivi Haapasaari dkk., “A Proactive Approach for Maritime Policy Making for the Gulf Finland: Seeking Best Practise” *Marine Policy* 60 (2015): 107–108.

Laut Indonesia juga merupakan tempat bertemunya arus Samudra Hindia dan Pasifik yang kaya akan potensi perikanan.² Dalam mengelola potensi maritim, dikenal konsep *blue economy*. Konsep ini merupakan pengelolaan secara optimal dan efisien sumber daya kemaritiman berupa perikanan, energi, dan jalur perniagaan. Konsep ini sering juga disebut *maritime economy*.

Beberapa ilmuwan membedakan antara *maritime economy* dan *maritime economic*. *Maritime economy* atau sering disebut *blue economy* lebih melihat pengelolaan sumber daya alam maritim secara kreatif dan inovatif yang berkesinambungan dan inklusif,³ sedangkan *maritime economic* khusus melihat aktivitas *sea transport* dan *shipping*.⁴ Forum *Indian Ocean Rim Association* (IORA) memaknai *blue economy* sebagai muatan *social inclusion, environmental sustainability and innovative, and dynamic business models* yang mencakup delapan area prioritas kerja sama, di antaranya perikanan tangkap dan budi daya, juga pelabuhan dan pelayaran.⁵

Perbedaan tersebut hanya menekankan pada aktivitas kemaritiman sehingga tulisan ini akan merujuk pada ekonomi maritim secara luas. Selain bertujuan mengelola kekayaan alam laut untuk pembangunan dan kesejahteraan berkelanjutan, ekonomi maritim juga mencakup transportasi laut untuk perniagaan atau distribusi logistik dan berperan dalam *global and regional value chains*. Potensi

² Prpto Darsono, "Pemanfaatan Sumber Daya Laut dan Implikasinya Bagi Masyarakat Nelayan," *Oseana* XXIV, no. 4 (1999): 7.

³ Gunter Pauli, *The Blue Economy: 10 Years-100 Innovations-100 Million Jobs* (Taos: Paradigm Publications, 2010), 21. Lihat juga "Blue Economy Concept Paper," United Nations, diakses pada 5 Oktober 2016 dari <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>.

⁴ Dapat dirujuk dalam tulisan Martin Stopford, *Maritime Economics* (3rd Edition), (Oxon: Routledge, 2009), 422. Lihat juga Wayne K. Talley, *The Blackwell Companion to Maritime Economics* (Oxford: A John Wiley & Sons, Ltd, 2012): 17.

⁵ "Blue Economy," IORA, diakses pada 5 Oktober 2016 dari <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/blue-economy>.

ekonomi maritim berupa kekayaan laut dan transportasi menjadi peluang, baik untuk memenuhi kebutuhan pangan maupun energi demi kesejahteraan masyarakat.

Sektor perikanan dan perniagaan merupakan kepentingan nasional Indonesia dalam mendapatkan pengaruh (*power*) dan kesejahteraan (*wealth*) di kancah politik internasional. Kepentingan nasional Indonesia merupakan refleksi identitas maritim yang didukung Deklarasi Djuanda dan UNCLOS di mana Indonesia sebagai negara kepulauan. Untuk memperoleh pengaruh dan kesejahteraan, Indonesia harus mengelola sumber daya dan jalur maritim secara maksimal. Pengelolaan sumber daya maritim menjadi ajang diplomasi Indonesia di kancah internasional agar memperoleh modal (bantuan) dari luar sekaligus membangun kerja sama di bidang ekonomi dan politik. Terdapat dua alasan mengapa potensi perikanan dan jalur perniagaan penting bagi ekonomi politik sekaligus aspek keamanan Indonesia. *Pertama*, sektor perikanan dan jalur perdagangan merupakan potensi sumber daya untuk perekonomian nasional di bidang maritim. *Kedua*, praktik penangkapan ikan ilegal (*illegal, unreported, and unregulated fishing/IUU Fishing*) secara bersamaan menjadi pintu masuk *transnational and related crimes*.

Pemanfaatan sumber daya kelautan dan jalur pelayaran bukanlah tanpa tantangan. Salah satu kendala yang dihadapi adalah adanya ancaman di laut. Lalu lintas perdagangan dunia dalam rantai pemasok global terganggu oleh aktivitas perompak laut. Kapal-kapal yang memuat komoditas strategis, seperti minyak dan batu bara, dibajak oleh sipil bersenjata seperti yang terjadi di Somalia dan di Filipina. Dalam beberapa kasus, tumpahnya minyak ataupun batu bara karena aksi pembajakan dapat merusak laut dan terumbu karang yang merupakan habitat ikan. Selain pembajakan, kasus IUU *Fishing* mendapat perhatian lebih dari negara kepulauan seperti Indonesia.

Menjaga dan melindungi ekonomi maritim perlu dibarengi dengan peningkatan aspek keamanan maritim. Keamanan maritim sebagai jaminan hadirnya negara dalam pemenuhan hak-hak dasar warga negaranya berupa stabilitas keamanan. Merujuk *The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea*, kegiatan ilegal berupa perdagangan obat-obat terlarang, *human trafficking and organized crime*, tindakan teroris serta pembajakan dan perampokan bersenjata merupakan bentuk ancaman di laut.⁶ Keamanan jalur laut menjadi tanggung jawab bersama, baik tingkat kawasan nasional maupun internasional. Di tingkat ASEAN, dokumen Komunitas ASEAN 2025 menyatakan bahwa keamanan maritim berkenaan dengan terorisme maritim, penyelundupan barang, manusia dan senjata, perdagangan obat-obat terlarang, perdagangan manusia, pembajakan dan perampokan, perompakan bersenjata atas kapal, tumpahan minyak ilegal, dan IUU *Fishing*.⁷ Definisi ini muncul sebagai respons ASEAN terhadap isu-isu keamanan yang terjadi di wilayah Asia Tenggara. Posisi ASEAN penting sebagai lingkaran strategis pertama Indonesia dalam upayanya menindak kejahatan lintas batas maritim.

Tulisan ini berusaha mengungkap potensi maritim yang dikelola pemerintah dengan mengundang pihak swasta turut serta berperan (*state-led capitalism*), baik sebagai pengelola sumber daya maupun investor. Bagian pertama akan membahas peluang dan kendala pengelolaan sumber daya perikanan dan jalur perniagaan nasional, termasuk di dalamnya pembangunan infrastruktur fisik. Bagian kedua berbicara mengenai kepentingan ekonomi politik Indonesia dalam kerangka keamanan maritim ASEAN.

⁶ Makmur Keliat, "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia," *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* 13, no. 1 (Juli 2009): 117.

⁷ Lihat dokumen Sekretariat ASEAN, ASEAN 2025: Forging Ahead Together, diakses pada 5 Oktober 2016 dari <http://www.asean.org/storage/2015/12/ASEAN-2025-Forging-Ahead-Together-final.pdf>.

B. Kepentingan di Sektor Perikanan dan Perniagaan

1. Perikanan

Industri perikanan sangat penting bagi perekonomian nasional karena sebagai penghubung aktivitas penangkapan atau budi daya hingga ke pengolahan dan distribusi. Pengolahan ikan bukan sekadar penangkapan ikan (hulu), namun seluruh aktivitas berantai, termasuk produksi, pengemasan, distribusi, dagang eceran maupun grosir hingga pengolahan makanan. Jutaan orang dapat bekerja dalam industri pengolahan ikan (*seafood economy*) yang berkontribusi secara lokal, nasional, hingga internasional dengan skala besar. Dengan beragam bentuk profesi, *seafood economy* menjamin keamanan finansial bagi individu sekaligus sumber pemasukan negara. Menurut data Food and Agriculture Organization (FAO) dalam *The State of World Fisheries and Aquaculture* (SOFIA) tahun 2016, nilai ekspor tahun 2014 dari perdagangan ikan dunia mencapai 148 miliar US\$.⁸ Di negara-negara berkembang, nilai niaga ekspor perikanan lebih besar daripada nilai gabungan perdagangan beras, kopi, gula, dan teh. Data ini mencatat bahwa sebesar 54% ekspor produk ikan yang merupakan sumber terpenting dalam neraca perdagangan berasal dari negara berkembang.

Perikanan tangkap dan budi daya menopang kehidupan 12% populasi global atau 871,2 juta jiwa dari 7,26 miliar jiwa penduduk dunia.⁹ Permintaan ikan dan produk dari negara maju terus merangkak naik sebesar 64% dari seluruh nilai niaga impor ikan dan produk ikan tahun 2014. Konsumsi dunia meningkat dari tahun ke tahun. Bukan saja untuk makanan, namun juga sebagai bahan pangan hewan peliharaan, obat-obatan, ikan asin, dan sejumlah produk non-pangan lainnya yang diproduksi secara global. Belum lagi prediksi lonjakan

⁸ "The State of World Fisheries and Aquaculture (SOFIA)," FAO, diakses pada 10 Agustus 2016 dari <http://www.fao.org/3/a-i5692e.pdf>.

⁹ "Fishery and Aquaculture Statistic," FAO, (2014): 59–61, diakses pada 10 Agustus 2016 dari <http://www.fao.org/3/a-i5692e.pdf>.

jumlah penduduk dunia dalam dua dekade ke depan yang membutuhkan asupan makanan dari laut. Data ini menunjukkan keamanan pangan (*food security*) dari laut menjadi esensial.

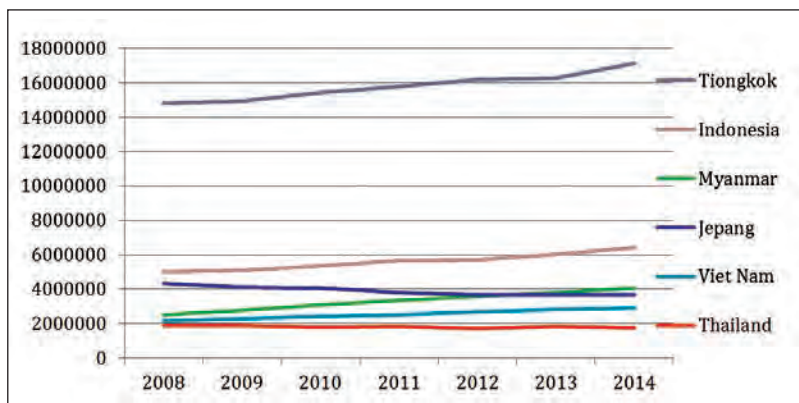
Lanskap alam Indonesia merupakan wilayah maritim luas yang dikelilingi beragam ekosistem laut. Jika dilihat dalam peta, terumbu karang, hutan *mangrove*, dan keberagaman rumput laut yang merupakan sumber makanan dan tempat berlindung ikan ada di lima perairan. Kelima perairan itu adalah Samudra Hindia dengan perkiraan ikan 2,7 juta ton, Laut Cina Selatan dengan perkiraan 6 juta ton, Laut Sulawesi (Indonesia-Malaysia-Filipina) dengan perkiraan satu juta ton, perairan wilayah dalam Indonesia diperkirakan 2,2 juta ton, dan perbatasan dengan Australia yang diperkirakan 800 ribu ton.¹⁰ Dari perkiraan sebanyak 12,7 juta ton jumlah ikan, Indonesia baru dapat menangkap ikan sebanyak 6,03 pada 2014 (Gambar 4.1). Jika dapat memaksimalkan akses ke lima perairan tersebut, industri perikanan dapat meningkatkan PDB nasional.

Menurut survei Badan Geospasial Indonesia, pantai Indonesia panjangnya 99.093 km, dengan luas perairan 6.315.222 km², dan jumlah pulau sebanyak 13.466 pulau.¹¹ Sekitar 3.000 pulau sedang menunggu disahkan nama dan diidentifikasi letak koordinatnya.¹² Sebagai perbandingan, Tiongkok memiliki garis pantai sepanjang 14.500 km dengan luas perairan 270.550 km.² Myanmar memiliki garis pantai 1.930 km dan luas perairan sebesar 23.070 km². Vietnam memiliki luas perairan 21.140 km² dengan panjang pantai 3.444 km.

¹⁰ *Focus Group Discussion* yang dilakukan di Gedung Widya Graha, LIPI pada 19 Mei 2019.

¹¹ "Pentingnya Informasi Geospasial untuk Menata Laut Indonesia," Badan Informasi Geospasial, 2015, diakses pada 1 Oktober 2016 dari <http://big.go.id/berita-surta/show/pentingnya-informasi-geospasial-untuk-menata-laut-indonesia>.

¹² Dewanti Lestari, "Garis Pantai Indonesia Terpanjang Kedua di Dunia," *Antara*, 27 Maret 2015, diakses pada 1 Oktober 2016 dari <http://www.antaranews.com/berita/487732/garis-pantai-indonesia-terpanjang-kedua-di-dunia>.



Sumber: diolah dari *FAO Fishery and Aquaculture Statistics* (2016)

Gambar 4.1 Jumlah Ikan Tangkap Negara-Negara Asia (dalam ton)

Thailand luas perairannya 2.230 km² dan panjang garis pantainya 3.219 km. Jepang memiliki luas perairan 13.430 km² dan panjang garis pantainya 29.751 km.¹³ Gambar 4.1 berisi grafik hasil tangkapan ikan di beberapa negara Asia.

Menurut data *FAO Fishery and Aquaculture Statistics 2016*, jumlah ikan tangkap beberapa negara Asia ada yang mengalami kenaikan dan beberapa mengalami penurunan. Gambar 2 hanya menunjukkan jumlah tangkapan ikan enam negara Asia, yaitu Tiongkok, Indonesia, Myanmar, Vietnam, Jepang, dan Malaysia. Jumlah tangkapan ikan Tiongkok pada 2008 tercatat 14.791.163 ton dan meningkat menjadi 17.106.547 ton pada 2014. Indonesia mencatat angka 4.993.519 ton pada 2008 dan meningkat menjadi 6.436.715 ton pada 2014. Padahal jika diperbandingkan panjang pantainya, pantai Indonesia lebih panjang daripada pantai Tiongkok. Artinya, luas area penangkapan tidak menjamin produktivitas penangkapan ikan. Dalam laporan itu juga tercatat bahwa jumlah kapal penangkapan dari tahun 2008 hingga

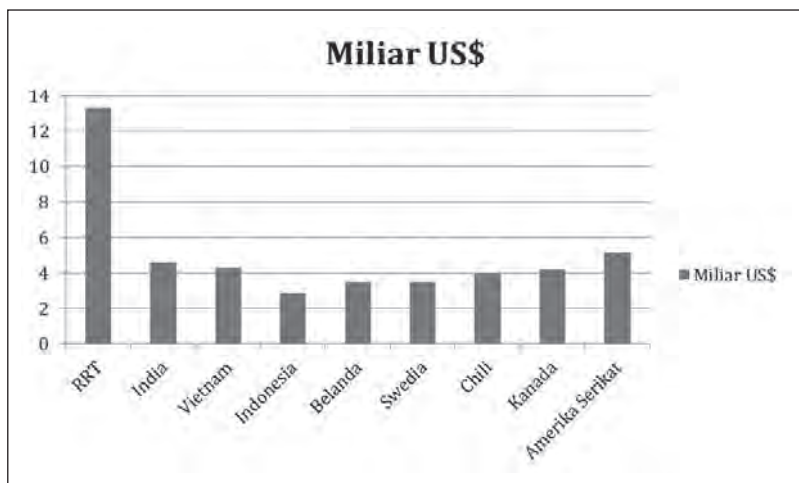
¹³ "The World Fact Book," Central Intelligence Agency, diakses pada 2 Oktober 2016 dari <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>.

tahun 2014, baik untuk Tiongkok maupun Indonesia, mengalami peningkatan. Dibandingkan Vietnam, Indonesia masih unggul dengan selisih 2.857.119 ton dan pada 2016 selisihnya sebesar 3.517.514 ton.

Seiring dengan pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan ekonomi nasional yang meningkat, kebutuhan akan protein berupa ikan dan udang segar juga meningkat. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), tren konsumsi ikan dan udang segar per kilogram nasional dari tahun 2012 hingga 2014 mengalami peningkatan.¹⁴ Permintaan dunia yang tinggi akan ikan dan produk turunannya sebagai makanan, obat, dan kosmetik menaikkan derajatnya menjadi salah satu komoditas strategis. Selain untuk konsumsi dalam negeri, perikanan dan produk perikanan menyumbang devisa negara dan masuk dalam sepuluh produk potensial ekspor ke pasar perikanan laut global. Pasar utama ikan dan produk perikanan Indonesia adalah Amerika Serikat, Tiongkok, Jepang, ASEAN, dan Uni Eropa.¹⁵ Sayangnya, dari data yang diperoleh, nilai ekspor Indonesia berada di bawah Vietnam. Data dalam Gambar 4.2 menunjukkan nilai ekspor ikan beberapa negara. Nilai ekspor Tiongkok sebesar US\$ 13,3 miliar, Amerika Serikat US\$ 5,1 miliar, India US\$ 4,6 miliar, Vietnam US\$ 4,3 miliar, Kanada US\$ 4,2 miliar, Cili US\$ 4 miliar, Swedia US\$ 3,5 miliar, Belanda US\$ 3,5 miliar, Indonesia US\$ 2,9 miliar. Gambar 4.2 menunjukkan grafik negara pengeksport ikan tahun 2015.

¹⁴ “Konsumsi Rata-Rata per Kapita Seminggu Beberapa Macam Bahan Makanan Penting, 2007–2014,” Badan Pusat Statistik, diakses pada 10 Agustus 2016 dari <https://www.bps.go.id/statistable/2014/09/08/950/rata-rata-konsumsi-per-kapita-seminggu-beberapa-macam-bahan-makanan-penting-2007-2016>.

¹⁵ “Export Destination Country For 10 Potential Commodities,” Kementerian Perdagangan RI, diakses pada 10 Agustus 2016 dari <http://www.kemendag.go.id/en/economic-profile/10-main-and-potential-commodities/10-potential-commodities>.



Sumber: Data diolah dari [www.worldsrichestcountries](http://www.worldsrichestcountries.com) (2015)

Gambar 4.2 Grafik Negara Pengekspor Ikan Tahun 2015¹⁶

Dari nilai ekspor tersebut, sektor perikanan tangkap membuat nilai ekspor negara Tiongkok menjadi yang tertinggi. Dari data tersebut, hasil perikanan tangkap dan nilai ekspor Tiongkok masih lebih unggul daripada Indonesia. Selain sektor perikanan tangkap, pengelolaan perikanan budi daya, seperti tambak, menopang nilai ekspor yang tinggi. Belum adanya modernisasi dalam sektor perikanan budi daya menyebabkan potensi perikanan yang melimpah ini belum memberikan pemasukan yang maksimal. Oleh karena itu, modernisasi perikanan dibutuhkan untuk memberi nilai tambah bagi sektor perikanan sehingga memiliki daya saing, baik dalam perikanan tangkap maupun budi daya.

Dalam pengelolaan perikanan, negara bertindak sebagai penyedia fasilitas infrastruktur berupa jalan dan pelabuhan. Beberapa perusahaan yang bergerak di bidang perikanan yang telah menjadi eksportir adalah PT Bumi Permata Internusa dan PT Awindo Internasional.

¹⁶ "Top Fish Exporters 2015," diakses pada 11 Agustus 2016 dari <http://www.worldsrichestcountries.com/top-fish-exporters.html>.

Kerja sama setiap elemen sektor perikanan (nelayan, penambak, pengusaha/pengolah, pemerintah daerah, dan pemerintah pusat) belum berjalan baik. Dalam budi daya ikan, kerja sama diperlukan dalam hal pengembangan kawasan perikanan, seperti jaminan kelancaran pasokan bibit, pengembangbiakan yang sesuai standar, dan pengusaha yang menampung serta penghubung ke pasar. Pengembangbiakan harus sesuai standar, misalnya bebas penyakit, bebas pencemaran, dan dilengkapi sistem jaminan mutu. Pengawasan oleh pihak berwenang harus betul-betul dilaksanakan karena sudah diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah RI Nomor 57 Tahun 2015 tentang Sistem Jaminan Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan serta Peningkatan Nilai Tambah Produk Hasil Perikanan.

Potensi Indonesia dalam perikanan tangkap sebagai pemasok produk perikanan global terancam oleh maraknya kerusakan lingkungan akibat IUU *Fishing*. Permintaan dunia yang tinggi akan komoditas ikan dan produk turunannya menyebabkan eksploitasi ikan semakin marak. Praktik penangkapan ilegal yang masif dan tidak terkontrol dapat mendorong depopulasi ikan di perairan Nusantara. Untuk mencegah hal itu, beberapa tahun belakangan ini, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) bertindak tegas dengan melarang pukut hela dan pukut tarik (Permen KP 02/2015), pelarangan kepiting lobster, rajungan bertelur (Permen KP 01/2014), pelarangan *transshipment* ke luar negeri (Permen KP 57/2014), moratorium izin untuk kapal ekasing (Permen KP 56/2014) serta meledakkan dan menenggelamkan kapal pencuri ikan. KKP mencatat pada 2007 hingga 2014 hanya 38 kapal yang ditenggelamkan, pada 2014 hingga 2015 sebanyak 59 kasus dengan 37 kapal ditenggelamkan pada 18 Agustus 2015.¹⁷

Illegal fishing dilakukan dengan berbagai modus, seperti menangkap ikan tanpa izin dan izin palsu, menangkap ikan dengan alat yang

¹⁷ "Penenggelaman Kapal," Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, diakses pada 20 Oktober 2016 dari <http://kkp.go.id/2016/04/07/penenggelaman-kapal/>.

dilarang, menangkap jenis ikan yang dilarang, menangkap di daerah yang bukan daerah izin, dan melakukan *transshipment*. IUU *Fishing* kerap menggunakan praktik tidak ramah lingkungan, seperti penggunaan bom dan racun hingga jaring tangkap yang tidak memenuhi standar. Kasus *illegal fishing* menjadi sorotan tajam ketika pada 2014 negara diperkirakan mengalami kerugian 101 triliun rupiah per tahun dari perampokan dan perompakan di laut.¹⁸ Pencurian ikan atau *illegal fishing* dilakukan oleh Kapal Perikanan Asing (KPA) dan Kapal Perikanan Indonesia (KPI) di Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia (WPP-NRI).

Alih-alih mendapat dukungan, pelarangan *transshipment* oleh KKP mendapatkan penolakan. Aturan ini dinilai hanya akan merugikan nelayan.¹⁹ Kerugian berasal dari ongkos bahan bakar untuk kembali ke pelabuhan yang lebih besar dibandingkan ongkos menggunakan kapal pengumpul. Akibatnya, muatan hanya dapat dibawa sekali sesuai kapasitas kapal. Sebaliknya, saat hasil tangkap sedang melimpah, kapal dapat fokus meningkatkan hasil tangkapan dengan menggunakan kapal pengumpul (*collecting ship*) untuk membawa hasil tangkapan ke daratan. Dengan begitu, kapal dapat menguasai *fishing ground* tanpa meninggalkan tempat. Pelarangan didasari kerugian yang ditimbulkan oleh *transshipment* itu sendiri. *Pertama*, rentan terjadinya IUU *Fishing* karena minimnya pengawasan atas kapal pengumpul yang dapat mendaratkan hasil tangkapan di negara lain. Minimnya pengawasan disebabkan oleh wilayah laut yang sangat luas, namun tidak dibarengi dengan jumlah armada yang memadai. Kondisi minim pengawasan ini harus segera dibenahi dengan menguatkan dan memanfaatkan teknologi pantau di udara. *Kedua*, ketika kapal tidak

¹⁸ “Kerugian Negara Akibat *Illegal Fishing* 101 Triliun Rupiah,” Koran Jakarta, 22 September 2015, diakses pada 9 Agustus 2016 dari <http://news.kkp.go.id/index.php/kerugian-negara-akibat-illegal-fishing-101-triliun-rupiah/>.

¹⁹ FGD dilaksanakan di Gedung Widya Graha LIPI lantai 11 pada Kamis 19 Mei 2016.

meninggalkan *fishing ground*, dikhawatirkan timbul monopoli wilayah tangkap sehingga kapal-kapal nelayan kecil tidak kebagian tempat. Klaim wilayah tangkap justru merugikan nelayan-nelayan kecil yang juga mencari tangkapan. *Ketiga*, kekhawatiran adanya *over fishing* di wilayah tangkap. Kebijakan ini dipandang sebagai upaya keberlanjutan ekosistem laut dari bahaya eksploitasi tanpa batas.

2. Perniagaan Maritim

Keterhubungan maritim memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan nasional dan meningkatkan daya saing di tingkat regional hingga global. Kemudian keterhubungan maritim diejawantahkan dalam pembangunan infrastruktur laut melalui Tol Laut. Penguatan jalur maritim lebih diprioritaskan dibandingkan sumber daya. Hal ini diungkapkan Arif Havas Oegroseno, Deputi I Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim, “... negara maritim lebih berfokus pada pemanfaatan jalur laut, bukan pada isi laut.”²⁰ Tol Laut mendukung sistem logistik nasional agar roda ekonomi lebih efektif, merata, dan mengurangi kesenjangan harga antarwilayah.

Untuk menopang dan mendukung ekonomi maritim, pemerintah berencana membangun infrastruktur pendukung dan jaminan keamanan serta keselamatan. Infrastruktur dibutuhkan sebagai sistem fisik pemenuhan kebutuhan dasar sosial dan ekonomi kemaritiman. Permasalahan yang dihadapi Indonesia sebagai negara kepulauan adalah ketimpangan pembangunan. Berbeda dengan Indonesia bagian timur, Indonesia bagian barat terus disokong oleh pembangunan industri dan infrastruktur. Sebelum konektivitas dengan negara luar dibangun dengan masif untuk mewujudkan jalur pelayaran tanpa

²⁰ Rini Utami, “Havas Oegroseno: Indonesia Komitmen Jadi Negara Maritim Kuat,” *Antara*, 9 April 2016, diakses pada 2 Agustus 2016 dari <http://www.antaranews.com/berita/554391/havas-oegroseno-indonesia-komitmen-jadi-negara-maritim-kuat>.

hambatan, konektivitas dalam negeri haruslah dibenahi. Oleh karena itu, Presiden Jokowi menggagas Tol Laut. Tujuan lainnya adalah agar roda perekonomian berjalan efektif dan merata. Beberapa pelabuhan ditingkatkan kapabilitasnya dan di beberapa daerah akan dibangun pelabuhan baru.

Pendekatan tradisional yang memandang Pulau Jawa sebagai pusat distribusi logistik nasional tidak lagi relevan untuk mendukung pembangunan daerah lainnya. Biaya transportasi yang tinggi dan minimnya kapal pengangkut menyebabkan minimnya distribusi barang ke wilayah timur Indonesia. Akibatnya, barang-barang yang berasal dari barat ketika tiba di timur melonjak harganya. Contohnya, perbedaan harga bahan bakar minyak (BBM) di beberapa wilayah Indonesia. Konektivitas antarpulau ditujukan untuk menyatukan Nusantara serta menghubungkan dunia. Dalam hal ini, pembangunan infrastruktur akan menaikkan konektivitas dalam negeri dan meningkatkan daya saing Indonesia dalam rantai pemasok regional dan global. Sementara itu, Indonesia berada pada posisi 37 dalam Indeks Persaingan Global tahun 2015–2016. Pada 2012–2013, Indonesia berada pada peringkat 50 dari 144 negara dengan peringkat kebutuhan dasar pada posisi 58 termasuk peringkat 78 untuk infrastruktur.²¹

Konektivitas maritim merujuk pada konektivitas fisik berupa pembangunan pelabuhan serta konektivitas ekonomi. Infrastruktur pelabuhan dibutuhkan sebagai sistem fisik pemenuhan kebutuhan dasar sosial dan ekonomi kemaritiman. Pembangunan infrastruktur maritim, terutama pelabuhan, bersifat kompleks. Hal ini karena melibatkan pembangunan lain dan melibatkan banyak pihak. Pembangunan pelabuhan akan diikuti pembangunan gudang penyimpanan, jalan raya/tol, komunikasi, dan jalur kabel. Pada umumnya, pihak

²¹ “The Global Competitiveness Report 2014–2015: Full Data Edition,” World Economic Forum, diakses pada 2 Agustus 2016 dari <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/>.

swasta tertarik berinvestasi di bidang infrastruktur jika berkenaan langsung dengan bisnis utamanya. Misalnya, perusahaan perkapalan cenderung berinvestasi pada pembangunan pelabuhan dan penyedia layanan komunikasi berinvestasi pada infrastruktur telekomunikasi. Konektivitas ekonomi nasional dilakukan dengan skema produksi, investasi, dan perniagaan oleh perusahaan swasta bersama BUMN/ BUMND dan ditopang usaha rakyat. Inilah yang dimaksud dengan konsep *ships follow trade* dan *trade follows ships* (*ships promote trade*) sebagai upaya mendorong perkembangan pelayaran dan industri.

Ships follow trade adalah pengembangan transportasi laut mengikuti perkembangan dinamika perekonomian daerah. *Trade follows ships* merupakan pengembangan perekonomian daerah mengikuti sistem transportasi laut nasional. Kedua skema tersebut diterapkan karena karakteristik dan kesiapan daerah berbeda-beda, sedangkan tuntutan dan kebutuhan semakin besar.

Pembangunan maupun *upgrade* kapabilitas pelabuhan harus selesai dalam periode lima tahun pemerintahan Presiden Jokowi. Faktanya, pembangunan infrastruktur *seaport and deep seaport* membutuhkan modal yang besar. Anggaran APBN dan APBD belum mampu menopang kebutuhan akan modal infrastruktur. Salah satu mekanisme yang diajukan adalah skema *Public Private Partnership* (PPP). Badan Kerja Sama Penanaman Modal (BKPM) mendorong para investor dalam negeri dan luar untuk berinvestasi di bidang infrastruktur. Salah satu caranya, menghadirkan skema Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Kunjungan Presiden Jokowi ke Tiongkok dalam acara *APEC CEO Summit*, misalnya, turut mengundang investor ikut membangun *seaport and deep seaport* demi menunjang konektivitas maritim.²² Keinginan Jokowi membangun pelayaran laut disambut baik oleh Xi Jinping yang juga memiliki hasrat

²² "Remarks by Indonesian President Joko Widodo at the APEC CEO Summit," Sekretariat Kabinet, 11 November 2014, diakses pada 2 Agustus 2016 dari <http://>

membangun konektivitas di ASEAN melalui *Master Plan on ASEAN Connectivity* (MPAC).

Ships follow trades membutuhkan sistem pendukung berupa infrastruktur maritim guna menunjang pertumbuhan serta pemerataan kesejahteraan nasional. Di Indonesia telah tersedia pelabuhan-pelabuhan utama, dari kelas pertama hingga kelas empat dalam area Pelindo I-III. Namun, pelabuhan-pelabuhan tersebut perlu didukung industri perkapalan sehingga kebutuhan penanaman modal menjadi sangat tinggi. Indonesia mempersiapkan pelabuhan internasional yang dapat mengambil keuntungan dari arus perdagangan dan aktivitas pelayaran global dunia. Proyek infrastruktur Tol Laut menarik investasi besar dengan putaran laba yang relatif panjang karena memakan waktu yang lama. Perlu diingat bahwa infrastruktur fisik sangat penting bagi pembangunan sosioekonomi serta integrasi kawasan timur dan barat Indonesia.

Infrastruktur maritim dibangun atas strategi sabuk ekonomi maritim. Sabuk ekonomi maritim merupakan desain pembangunan ekonomi yang berorientasi maritim dengan penekanan pada pembangunan jaringan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang menghubungkan pusat-pusat produksi dan perdagangan antara pulau-pulau kecil dan kota pantai.²³ Ditambah lagi, Indonesia menghadapi aktivitas perdagangan ekspor impor yang disponsori perjanjian dan kerja sama regional maupun internasional, seperti Komunitas Ekonomi ASEAN (KEA), *Trans-Pacific Partnership* (TPP), dan *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP).

Potensi maritim Indonesia yang besar harus didukung oleh ketersediaan berbagai infrastruktur, misalnya pelabuhan, kapal-kapal

setkab.go.id/remarks-by-indonesian-president-joko-jokowi-widodo-at-the-apec-ceo-summit-on-november-10-2014-in-beijing-china/.

²³ Laode M. Kamaluddin, *Pembangunan Ekonomi Maritim di Indonesia* (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2002), 14.

barang maupun penumpang, dan industri pengolahan. Infrastruktur maritim, terutama pelabuhan, menjadi tempat berbagai aktivitas ekonomi berupa pemindahan, pengangkutan, penampungan, dan pengemasan logistik yang bermanfaat untuk lokal, nasional, hingga internasional.

Salah satu pekerjaan rumah terbesar pemerintah ialah pendanaan infrastruktur maritim guna penguatan konektivitas. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) mencatat kebutuhan infrastruktur Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah pada tahun 2015–2019 sebesar Rp6.780 triliun. Pemerintah dapat menopang sekitar Rp1.000 triliun dari APBN, sisanya Rp500 triliun ditanggung oleh APBD, BUMN dan swasta menanggung Rp210 triliun, dan perbankan Rp500 triliun. Asuransi dan dana pensiun menyanggupi sebesar Rp60 triliun dan pembiayaan lembaga infrastruktur menanggung sebesar Rp500 triliun. Ternyata masih kurang sekitar Rp4.000 triliun rupiah.²⁴ Untuk mengatasi kekurangan tersebut, pemerintah harus merangkul pihak swasta dengan skema PPPs. Persentase suntikan dana *Foreign Direct Investment* (FDI) dinilai masih belum cukup sehingga membutuhkan pula investor domestik. Lembaga-lembaga finansial seperti dana asuransi dan pengelolaan dana haji pun diharapkan turut serta memenuhi target investasi.

Pembangunan infrastruktur saja tidak cukup sebagai jaminan efektivitas dan efisiensi. Oleh karena itu, selain melalui pembangunan pelabuhan melalui *ships follow trades*, pemerintah mencanangkan *tradefollows ships* melalui geliat industri yang berkaitan erat dengan rantai nilai global. Dalam RPJMN 2015–2019 yang diturunkan dalam Perpres No. 2 Tahun 2015, dicanangkan Kawasan Industri yang terse-

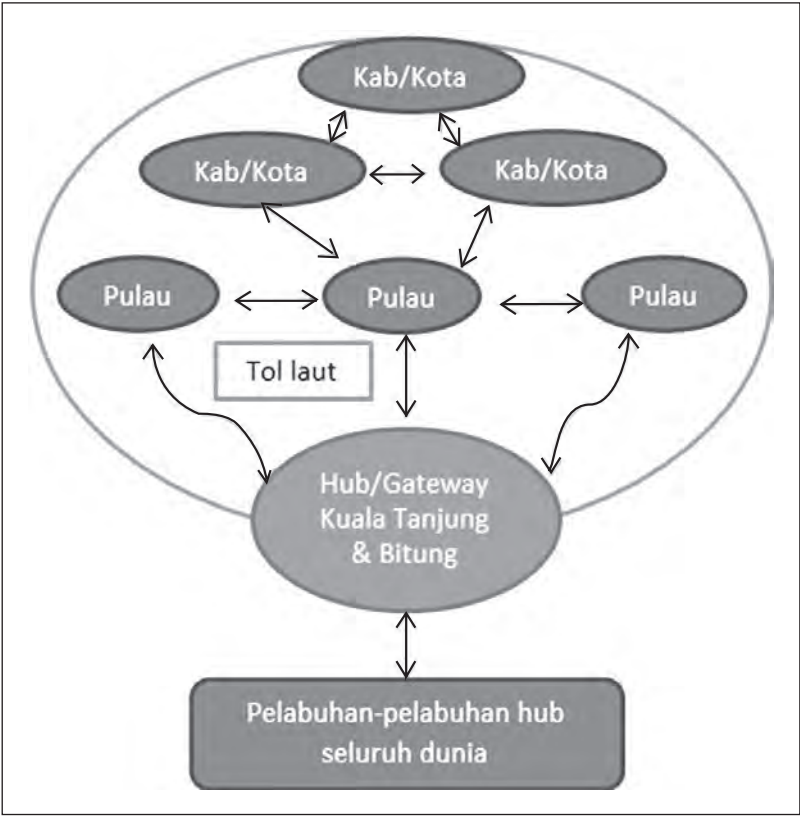
²⁴ “Model Pembiayaan Infrastruktur: Indonesia dan Negara Lain,” Biro Riset BUMN Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis UI, diakses pada 22 September 2017 dari <https://lmfeui.com/data/26%20juli%202016%20MODEL%20PEMBIAYAAN%20INFRASTRUKTUR%20INDONESIA%20DAN%20NEGARA%20LAIN.pdf>.

bar di berbagai pelosok negeri guna membangun konektivitas ekonomi nasional dan membentuk alur logistik nasional. Kapal-kapal ini akan menghubungkan satu pabrik ke pabrik lainnya atau industri satu ke industri lainnya di seluruh Indonesia. Misalnya, menghubungkan daerah pertambangan dengan industri *smelter* atau pemurnian hasil pertambangan. Hasil pertambangan akan diangkut ke daerah lain di mana industri *smelter* dibangun.

Pemisahan wilayah tempat eksploitasi dan pemurnian memiliki beberapa tujuan. Pada dasarnya, pembangunan *smelter* pertambangan memberi nilai tambah pada hasil pertambangan. *Smelter* berguna untuk memisahkan mineral dengan tanah dan bebatuan. Hal ini tentunya akan membuka lapangan pekerjaan baru di daerah. Industri *smelter* akan dibangun di kawasan yang memiliki pertimbangan, misalnya Bantaeng, Morowali, Konawe, dan Buli. Dalam skema besarnya, sebagaimana tertera pada Gambar 4.3, jalur logistik nasional memosisikan potensi Indonesia sebagai *supply side* dan *demand side* dalam rantai pemasok global.

Pada akhirnya, *ships follow trades* dan *trade follows ships* digunakan pemerintah dalam mengejar integrasi lokal (*locally integrated*) dan koneksi global (*globally connected*) untuk peningkatan daya saing dan kesejahteraan. Terintegrasi secara lokal bermakna sistem logistik terintegrasi secara nasional, mulai dari tingkat pedesaan, hingga antarpulau demi mewujudkan aktivitas yang efektif dan efisien. Pada akhirnya, penyatuan negara Indonesia melalui jalur maritim menciptakan ekonomi inklusif dan pemerataan kesejahteraan. *Globally connected* bermakna terhubungnya pusat-pusat pertumbuhan nasional (*national gateway*) dengan pelabuhan hub internasional, seperti Kuala Tanjung di barat dan Bitung di timur, menuju pelabuhan-pelabuhan *hub* internasional di benua lain. Gambar 4.3 menunjukkan alur logistik nasional yang terintegrasi secara lokal dan terhubung secara global.

Terhubung secara global membuat Indonesia menghadapi beberapa tantangan terkait *status quo* Singapura dan kejahatan lintas batas. *Pertama*, ambisi Pemerintah Indonesia untuk *globally connected* bukanlah untuk menggantikan posisi Singapura di kawasan. Deklarasi frontal dan terang-terangan hanya sia-sia mengingat Singapura telah lama berperan di Selat Malaka. Ditambah lagi, efek buruk yang ditimbulkan terhadap hubungan kedua negara yang selama ini terbangun baik di kawasan. Tujuan keterhubungan antara hub internasional



Sumber: Diolah kembali dari hasil FGD Tim ASEAN (2016)

Gambar 4.3 Rencana Keterhubungan Pelabuhan

Indonesia dengan hub internasional tanpa melewati Singapura dalam visi *globally connected* adalah mereduksi biaya.

Usaha menyaingi Singapura pernah dilakukan dengan mengangkat Batam menjadi pesaing utama. Namun, hal itu gagal dan Batam malah menjadi pelabuhan pendukung Singapura. Kegagalan Batam menyaingi Singapura sebagai pelabuhan internasional maupun pusat industri menjadi pelajaran berharga bagi Indonesia.²⁵ Deklarasi terang-terangan hanya akan menimbulkan reaksi negatif yang justru menghambat proses *globally connected* padahal Indonesia membutuhkan bantuan dari dunia internasional, termasuk dari Singapura dan Malaysia. Singapura bersama Hongkong dan Belanda selama ini menjadi operator terminal global (*global terminal operator*), sedangkan Indonesia dan Filipina masih pada level penyedia menjadi *seafarers*. Idealnya, langkah awal Indonesia dalam membangun sistem pendukung adalah mengurangi kecurigaan dan meningkatkan partisipasi global.

Kedua, sebagai konsekuensi Deklarasi Djuanda dan UNCLOS 1982, Indonesia membuka perairannya untuk pelayaran internasional berupa Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Merujuk Peraturan Menteri Perhubungan No. 68 Tahun 2011, Alur Pelayaran di Laut adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari kapal angkutan laut. Jalur pelayaran ini digunakan untuk pengangkutan produk strategis maupun jalur transportasi bisnis.

Dalam sebuah jamuan dengan media, Jokowi mengatakan bahwa Indonesia siap menjadi *gateway* di kawasan.²⁶ Namun, kepemilikan

²⁵ Fikri Ariyanti, "Batam Dibangun Bukan untuk Layani Singapura, tapi Mengalahkannya," *Liputan 6*, 5 Januari 2016, diakses pada 2 Agustus 2016 dari <http://bisnis.liputan6.com/read/2404493/batam-dibangun-bukan-untuk-layani-singapura-tapi-mengalahkannya>.

²⁶ Ayomi Amindomi, "Indonesia Ready to be Gateway to ASEAN," *Jakarta Post*, 26 April 2016, diakses pada 18 Mei 2016 dari <http://www.thejakartapost.com/seasia/2016/04/27/indonesia-ready-to-be-gateway-to-asean.html>.

wilayah laut yang luas dan terbukanya laut nasional bagi jalur internasional berdampak rawannya perairan nasional dari ancaman keamanan maritim. Sebagai contoh, peristiwa perbudakan Benjina, penculikan awak kapal Indonesia oleh kelompok Abu Sayyaf di Filipina, dan gesekan dengan nelayan Tiongkok di perairan Natuna. Pembajakan kapal Indonesia bermuatan batu bara oleh kelompok Abu Sayyaf menjadi bukti lemahnya pengamanan maritim perbatasan.

Setiap perairan memiliki kendala sendiri seperti jalur yang mengikuti bentuk daratan. Untuk mencapai tempat tujuan, kapal kadang melewati jalur sempit, tanjung, dan selat. Dari sekian banyak tempat, hanya beberapa saja yang strategis, ekonomis, dan dapat menjadi *chokepoints*. *Chokepoints* adalah lokasi yang membatasi lalu lintas dan tidak mudah dilewati karena sewaktu-waktu dapat terblokir oleh kapal-kapal besar, kapal tenggelam, ataupun oleh kejahatan lintas batas. Begitu pula jalur pelayaran yang melintasi wilayah dengan ketidakstabilan politik, akan menimbulkan kerentanan pembajakan.

Dari data yang dilansir Dryad pada Januari hingga Maret 2016, kasus kejahatan maritim Asia Tenggara yang terbanyak adalah perampokan, disusul penyerangan, dan pembajakan.²⁷ Hal yang menjadi fokus perhatian Indonesia dalam keamanan non-tradisional adalah terjaminnya aktivitas perdagangan internasional. Bergantungnya Indonesia terhadap perdagangan internasional terkait *supply and demand* yang dapat memberikan pemasukan. Perdagangan internasional Indonesia sebagian besar dibawa oleh laut sehingga keamanan laut menjadi prasyarat sekaligus kepentingan Indonesia itu sendiri. Jalur perdagangan laut adalah bagian dari proses produksi dan *global value chain*, dari nasional hingga internasional. Gambar 4.4 merupakan

²⁷ "Maritime Crime Figures for Q1 2016," *Dryad Maritime*, 8 April 2016, diakses pada 10 Agustus 2016 dari <http://www.dryadmaritime.com/maritime-crime-figures-q1-2016/>.



Sumber: FKP Maritim (2011)

Gambar 4.4 Distribusi BBM Domestik

ilustrasi eksistensi jalur perniagaan melalui distribusi BBM yang selama ini dilakukan.

Proyeksi Indonesia ke depan adalah menjaga jalur *chokepoints* (di antaranya Selat Malaka dan perairan Sulu) sebagai bagian dari keamanan energi nasional. Selat Malaka menjadi jalur pemasok gas cair dari Teluk Persia dan Afrika ke pasar Asia Timur, yaitu Korea Selatan, Jepang, dan Tiongkok. Kebutuhan konsumsi energi untuk industri dan transportasi domestik tidak diimbangi peningkatan produksi BBM sehingga Indonesia harus mengimpor minyak melalui jalur Selat Malaka. Selain itu, perbatasan perairan Sulu antara Filipina Selatan dan Sulawesi serta wilayah perbatasan antara Indonesia dan Vietnam merupakan jalur perdagangan dengan volume hingga 55 juta metrik per tahun dan sekitar 18 juta orang melintasi perairan Sulu.²⁸

²⁸ "Pertemuan Trilateral Tiga Negara Bahas Tantangan Bersama di Perairan," Kementerian Luar Negeri RI, 5 Mei 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <http://www.kemlu.go.id/id/berita/Pages/Pertemuan-Trilateral-Tiga-Negara-Bahas-Tantangan-Bersama-di-Perairan.aspx>.

C. Kepentingan Ekonomi Politik Indonesia dalam Kerangka Keamanan Maritim ASEAN

Subbab ini menjawab tantangan-tantangan sektor perikanan dan jalur perniagaan melalui mekanisme ASEAN. Mekanisme regional dibutuhkan untuk menuntaskan kasus yang berhubungan dengan negara tetangga, terutama di lintas batas maritim. Sebagai negara dengan wilayah maritim terluas di kawasan ASEAN, Indonesia perlu mengajak semua pihak turut menjaga stabilitas keamanan kawasan. Lebih jauh, Indonesia perlu menegaskan bahwa keamanan wilayah Indonesia merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari keamanan wilayah ASEAN. Hal ini karena stabilitas keamanan sangat dibutuhkan dalam menopang aktivitas perekonomian pada era global dewasa ini.

Kebangkitan negara-negara Asia menandakan pergeseran gravitasi ekonomi dan politik dunia dari Barat ke Timur. Dari sisi kerja sama ekonomi, Asia menjadi laboratorium *economic integration and cooperation* dalam tataran multilateral, regional, dan subregional. Bagi negara-negara Asia, keterhubungan dan integrasi antarnegara dan kawasan penting untuk memicu dan memacu perekonomian dan kesejahteraan. Di kawasan Asia Tenggara, terdapat ASEAN *Economic Community* dan kerja sama subkawasan, seperti ASEAN Timur (*Brunei, Malaysia, Indonesia, and the Philippines East Growth Area/BIMP-EAGA*) dan *Great Mekong Sub region* (GMS). Nilai perdagangan (*trade value*) naik 70% atau sekitar US\$ 166 miliar dalam lima tahun di wilayah BIMP-EAGA yang menaungi kerja sama antara Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, dan Filipina.²⁹

Pada tingkat extra-kawasan, inisiatif *Trans-Pacific Partnership* (TPP) mengikutsertakan negara-negara Asia menjadi partisan. Maraknya *regional cooperation* dan *economic partnership* menandakan Asia

²⁹ "BIMP-EAGA at Glance: A Statistical Information Brief." Asia Development Bank, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <https://www.adb.org/sites/default/files/page/34232/bimp-eaga-statistical-information-brief.pdf>.

menjadi pusat gravitasi ekonomi yang baru. Hal ini diikuti tingginya interdependensi dan keterhubungan yang memudahkan mobilitas, baik manusia, barang maupun jasa. Jalur penghubung penting dalam mode kerja sama ini adalah maritim.

Dari sisi finansial, beberapa negara-negara Asia berkembang dari penerima bantuan dan utang menjadi negara donatur. Misalnya, Tiongkok yang menginisiasi *Maritim Silk Road* (MSR) atau *One Belt One Road* (OBOR) serta meluncurkan lembaga keuangan yang dinamakan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Lembaga ini memiliki tujuan, yaitu “...to promote interconnectivity and economic integration in the region,” dan mencakup kawasan Asia, Afrika, dan Eropa. Kelompok Brazil, Rusia, India, China, dan Afrika Selatan (BRICS) menjadi kelompok ekonomi baru. Sekalipun terhambat dalam prosesnya, pembentukan lembaga keuangan global berupa *New Development Bank* (NDB) membuktikan proses tersebut. Sementara itu, Uni Eropa dan Amerika Serikat belum lama ini dilanda krisis. Dari sisi geopolitik, isu klaim Tiongkok terhadap Laut Cina Selatan bertabrakan dengan kepentingan *freedom of navigations* Amerika Serikat di perairan tersebut. Sekalipun interpretasi hukum *Permanent Court of Arbitration* dari Mahkamah Internasional telah mementahkan klaim Tiongkok, interpretasi politik Tiongkok masih mengancam stabilitas kawasan.³⁰

Dilihat dari geoekonomi dan geopolitik, negara-negara Asia mulai berbenah untuk kembali menjadi pemain dominan di kawasan, terutama negara anggota ASEAN. Singapura, Indonesia, Malaysia, dan Thailand merupakan negara-negara dengan pendapatan tinggi di kawasan Asia Tenggara. Menurut Ian Brammer, Indonesia termasuk *pivot states* yang dapat membangun kerja sama menguntungkan dengan negara lain tanpa ketergantungan berlebihan pada salah satunya.

³⁰ Sedari awal Tiongkok tidak mengikuti jalannya proses hukum di PCA yang diajukan oleh Filipina pada 2013.

Negara yang termasuk *pivot states* akan bertengger dalam panggung dunia minim penguasa tunggal (*leaderless world*) ini. Contoh negara *pivot states* adalah Turki, Indonesia, China, Pakistan, dan India. Dalam dunia yang minim penguasa tunggal atau disebut dunia G-Zero ini, tidak ada negara atau kelompok negara (G-7 atau G-8) yang dapat memaksakan kehendaknya dengan menggunakan kekuatan politik dan ekonomi. Menurut Ian, kekuatan Indonesia terletak pada jumlah populasi (peringkat empat dunia) dan iklim politik serta kondisi perekonomian yang semakin membaik.³¹

Kepentingan ekonomi politik maritim Indonesia dapat dilihat dari visi Poros Maritim Dunia. Visi PMD dilatarbelakangi empat sebab, baik yang bersifat terberikan (*given*), maupun yang diupayakan. *Pertama*, sebab material, berupa kepemilikan sumber daya maritim Indonesia. Indonesia berada dalam *ring of fire* yang memberikan kekayaan geologis dan keanekaragaman hayati yang dibutuhkan dunia. Dengan demikian, Indonesia dapat menjadi pusat ketahanan pangan laut dan menjadi jalur logistik dunia. *Kedua*, sebab efisien, berupa keberadaan aktor dalam usaha menjalankan programnya. PMD berasal dari materi kampanye Presiden Jokowi untuk membawa Indonesia kembali berjaya di laut. *Ketiga*, sebab formal, berupa rancang bangun visi PMD dalam bentuk kebijakan dan strategi pencapaian. Untuk itu, dibutuhkan kebijakan maritim nasional sebagai pedoman setiap pergantian kepemimpinan nasional. *Terakhir*, sebab final, berupa tujuan PMD muncul menjadi sebuah narasi besar bangsa.

Dalam dua tahun periode pemerintahannya, Presiden Jokowi masih belum meresmikan kebijakan dan strategi PMD. Akibatnya, banyak pihak kemudian memaknai sendiri konsep PMD. Kebijakan dan strategi PMD seharusnya jelas dan terintegrasi sehingga kementerian dan lembaga terkait tidak jalan sendiri-sendiri. Selain menyuarakan

³¹ Ian Brammer, *Every Nation for Itself: Winners and Losers in a G-Zero World* (New York: Penguin Books, 2012) hlm. 121.

PMD di dalam negeri, Presiden Jokowi menyuarakannya juga di panggung internasional dalam berbagai kesempatan. Pertama, Presiden Jokowi berpidato di forum *East Asia Summit (EAS)* di Myanmar pada 13 November 2015. Kedua, Presiden Jokowi menyuarakannya di Forum International Maritime Organization (IMO) pada 19 April 2016.³² Hal serupa dilakukan pula oleh para pejabat negara dan akademisi di forum internasional lainnya. Sebagai bagian dari diplomasi, Indonesia mengajak negara-negara sahabat memerangi kejahatan di laut, seperti *IUU Fishing*, pencemaran lingkungan, perampokan, hingga penyelesaian konflik perbatasan laut. Dengan demikian, sektor perikanan dan jalur perniagaan menjadi bagian dari proyeksi visi PMD.

Sebelumnya telah dipaparkan mengenai potensi dan ancaman dari sektor perikanan dan perniagaan maritim yang merupakan basis ekonomi maritim nasional. Kepentingan Indonesia adalah terjaminnya roda perekonomian di tengah maraknya globalisasi, ketergantungan antarnegara kawasan, dan ancaman non-tradisional. Kejahatan lintas batas ditandai dengan menguatnya peran aktor nonnegara dalam stabilitas keamanan kawasan. Sebagai aktor, negara menyediakan jaminan keamanan sehingga segala ancaman yang mengganggu atau bahkan menghalangi kepentingan ekopolitik akan segera diminimalisasi. Ancaman non-tradisional berupa pencemaran lingkungan, pembajakan dan perampokan laut, terorisme, *IUU Fishing*, *illegal logging*, perdagangan manusia, dan perdagangan obat terlarang tidak melihat batas wilayah negara. Atas dasar pengejaran keuntungan pribadi, *IUU Fishing*, misalnya, tidak menghormati batas-batas politik antarnegara dan dapat merugikan negara hingga Rp240 triliun

³² Asisten Deputy Bidang Naskah dan Terjemahan, "President Jokowi at IMO Forum: I'm Committed to Making Indonesia Global Maritime Fulcrum", *Setkab News*, 20 April 2016, diakses pada 2 Oktober 2016 dari <http://setkab.go.id/en/president-jokowi-at-imo-forum-im-committed-to-making-indonesia-global-maritime-fulcrum/>.

per tahun.³³ Demikian juga perampokan di laut yang mengganggu distribusi dan alokasi sumber daya ke berbagai tempat. Kejahatan lintas batas menandakan penguatan peran aktor non-negara dalam hubungan internasional.

Illegal fishing merupakan pintu masuk kejahatan lintas batas lainnya, seperti perbudakan (dalam kasus Benjina), perdagangan manusia, penyelundupan obat-obat terlarang dan senjata. Pelaku kejahatan pencurian ikan tercatat berasal dari negara terdekat Indonesia. Oleh karena itu, penanganan *illegal fishing* tidak bisa hanya semata-mata usaha Indonesia sendiri, tanpa melibatkan negara-negara tetangga. Hal ini terkait dengan *regional resilience* di kawasan Asia Tenggara. Prinsip ketahanan kawasan Asia Tenggara (tegak atas ketahanan masing-masing negara anggota) masih perlu diperkokoh dengan mekanisme regional. Komunitas internasional melihat laut memegang peranan penting dan strategis dalam percaturan ekonomi internasional sehingga keamanan dan keberlangsungan laut menjadi tugas dan tanggung jawab bersama.

IUU *Fishing* telah masuk dalam komunitas politik keamanan ASEAN dan didefinisikan sebagai ancaman. Untuk menanggulangi kejahatan lintas batas, ASEAN seharusnya “...*strengthen close cooperation among ASEAN Members States, to combat IUU Fishing in the region and where applicable, through the implementation of the IPOA -IUU Fishing.*” Komitmen ini belum dapat berjalan karena sebagian pelaku IUU *Fishing* juga berasal dari negara anggota ASEAN.³⁴ Kapal-kapal

³³ “Menteri Susi: Kerugian Akibat *Illegal Fishing* Rp240 Triliun,” *Detik Finance*, 1 Desember 2014, diakses pada 2 Oktober 2016 dari <http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2764211/menteri-susi-kerugian-akibat-illegal-fishing-rp-240-triliun>.

³⁴ Yohanes Paskalis, “Lagi, Kapal *Illegal Fishing* Vietnam dan Singapura Ditangkap,” *Tempo*, 17 Oktober 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <https://nasional.tempo.co/read/news/2016/10/17/063812687/lagi-kapal-illegal-fishing-vietnam-dan-singapura-ditangkap>.

dari negeri jiran masih mendominasi jumlah kapal yang ditenggelamkan oleh pihak berwenang. Dalam periode Oktober 2014 hingga Februari 2016, jumlah kapal berbendera asing yang ditenggelamkan oleh KKP, TNI AL, dan POLAIR, yaitu Filipina 43 kapal, Vietnam 63 kapal, Thailand 21 kapal, Malaysia 26 kapal, Indonesia 18 kapal, Tiongkok 1 kapal, dan Papua Nugini 2 kapal. Kerja sama ASEAN menuntut setiap negara mengawasi tidak hanya nelayan asing, tetapi juga nelayan domestik.

Daerah perbatasan antarnegara menjadi penting sebagai pintu masuk kapal-kapal perompak dan pencuri ikan. Perbatasan laut sangat riskan oleh kejahatan lintas batas terutama pembajakan, penyelundupan, dan IUU *Fishing*. Mengingat urgensi penanganan kejahatan lintas batas, pada Mei 2016 dibentuklah kerja sama trilateral antara Indonesia, Filipina, dan Malaysia di Yogyakarta. Isi persetujuan itu adalah masing-masing negara sepakat mencegah kejahatan lintas batas, termasuk pembajakan. Tambahan poin kerja sama antara lain memberikan bantuan segera kepada korban dan kapal yang memerlukan bantuan, pertukaran informasi dan intelijen, dan membangun *hotline* komunikasi untuk keadaan darurat.³⁵

Selain trilateral, Indonesia dapat memaksimalkan instrumen kerja sama lain, misalnya ASEANAPOL³⁶ dan SOMTC. ASEANAPOL merupakan forum petinggi polisi di negara-negara ASEAN yang memiliki komitmen memberantas kejahatan lintas batas dengan saling bertukar informasi. *Senior Official Meeting on Transnational Crime* (SOMTC) mengumpulkan pejabat-pejabat tinggi untuk bertukar informasi dan ide. Kejahatan lintas batas harus ditangani oleh semua

³⁵ Mawa Kresna, "Hasil Pertemuan Trilateral: Tiga Negara Sepakat Lakukan Patroli Bersama," *Rappler*, 5 Mei 2016, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <http://www.rappler.com/indonesia/131863-hasil-pertemuan-indonesia-malaysia-filipina-patroli-perairan>.

³⁶ "Objectives and Functions," ASEANAPOL, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <http://www.aseanapol.org/about-aseanapol/objectives-and-functions>.

pihak melalui mekanisme ASEAN dan kerja sama komprehensif. Penguatan kerja sama teknis selama ini berupa *workshop* dan dialog *working group*, seperti *ARF Inter-sessional Meeting on Counter-Terrorism and Transnational Crime* (ISM on CTTC), *ARF workshop on strengthening management of cross-borders movement of criminals*, *ARF inter-sessional meeting on maritime security* (ISM on MS), dan *ARF workshop on IUU Fishing*. Dalam kasus kejahatan lintas batas, ASEAN sudah menjadi *counter-transnational crime actor* di kawasan dengan menyediakan forum dan dialog teknis. Diperlukan mekanisme yang lebih menjamin keamanan dan kesadaran negara anggota untuk terlibat aktif di lapangan.

Akhirnya, untuk menjaga potensi penerimaan dari sektor perikanan, ada beberapa hal yang harus dilakukan. *Pertama*, pembenahan pada sektor hulu. Hal ini berupa pengamanan sumber daya, berbagi informasi mengenai IUU *Fishing*, dan penggunaan teknologi mutakhir di level ASEAN. IUU *Fishing* terjadi karena adanya kelemahan dalam tiga hal, yaitu *ability to protect*, *ability to respond*, dan *ability to punish*. Koordinasi antarpenegak hukum dinilai masih kurang sehingga Presiden membentuk sistem penegakan satu atap. Sistem ini diputuskan dalam Keputusan Presiden No. 115 Tahun 2015 tentang Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal (Satgas 115) yang dinakhodai oleh Menteri Kelautan dan Perikanan bekerja sama dengan TNI AL, Polisi RI, Bakamla, dan Kejaksaan. Sistem ini bertujuan menegakkan hukum dengan memanfaatkan fasilitas yang dimiliki, termasuk kapal perang, pesawat udara, serta pusat komando dan pengendalian (Puskodal). *Kedua*, pembenahan sektor hilir atau pengolahan ikan. Pembenahan yang harus dilakukan adalah perbaikan infrastruktur perikanan, regulasi, pendanaan, serta penataan pasar dalam negeri. Penanggulangan IUU *Fishing* pun harus dibawa ke level ASEAN karena berhubungan dengan negara-negara anggota.

Menghentikan IUU *Fishing* dapat dilakukan dengan dua cara. *Pertama*, dari sektor hulu. Misalnya, dari sisi penangkapan dan kegiatan. Berbeda dengan keamanan tradisional yang cenderung *zero sum game*, kejahatan non-tradisional bersifat *positive sum game* sehingga mendorong negara-negara melakukan kerja sama. Kawasan Asia Tenggara pada dasarnya adalah kawasan perairan di mana wilayahnya dikelilingi oleh perairan asin dan tawar. Negara anggotanya (Indonesia dan Filipina) merupakan negara yang terdiri atas pulau-pulau, wilayah Malaysia dihubungkan oleh laut, dan Singapura bergantung pada pelayaran dan perdagangan Internasional. Sekalipun pandangan mengenai tanggung jawab bersama atas penyelesaian ancaman tradisional diterima oleh semua negara, namun kenyataannya banyak hambatan terjadi. Ketika kejahatan non-tradisional dimaknai dari perspektif masing-masing aktor yang terlibat maka akan muncul beragam kepentingan. Misalnya, aturan-aturan atau hukum yang dimiliki suatu negara untuk menghormati kedaulatan. Dengan demikian, pasukan militer tidak bisa masuk tanpa izin ke wilayah negara lain walaupun dengan alasan mengejar teroris atau pembajak. Masuknya militer negara lain dapat dimaknai sebagai campur tangan terhadap kedaulatan sebuah negara.

Kedua, dari sektor hilir atau kontrol dari konsumen. Penggunaan *non-tariff barrier* (NTB) atau hambatan non-tarif berupa penolakan hasil tangkapan adalah salah satu cara mengurangi kejahatan IUU *Fishing*. Pembahasan NTB di WTO bisa dilacak dalam Putaran Kennedy, Putaran Tokyo, Putaran Uruguay, dan Konferensi Tingkat Menteri di beberapa negara. Contoh-contoh hambatan non-tarif adalah kuota atau pembatasan jumlah impor, standar kualitas produk, syarat kesehatan dan keamanan, dan wilayah abu-abu mengenai asal suatu barang (*mark of origin*).

Asal usul sebuah barang dapat menjadi hambatan impor oleh pemerintah bersangkutan. Penolakan sebuah barang terjadi apabila—setelah dilacak—barang tersebut merupakan hasil jarahan, misalnya

ikan hasil pencurian. Diplomasi ekonomi dapat dijalankan oleh Kemlu RI terhadap negara-negara tujuan ekspor hasil IUU *Fishing*. Menutup pintu masuk pasar bagi ikan hasil IUU *Fishing* setidaknya akan menutup gerak pelaku. Mekanisme NTB dapat diatur di tingkat kawasan dan dijadikan komitmen bersama melawan IUU *Fishing*. Negara-negara maju yang menjadi pengimpor terbesar dapat melakukan penolakan terhadap bahan baku hasil dari IUU *Fishing*. Mengampanyekan anti IUU *Fishing* kepada konsumen dan *multinational cooperation* juga efektif karena jangkauannya lebih luas dan tidak tersekat oleh batas negara.

Negara dapat melibatkan lembaga perbankan untuk mencekal dana terorisme dan pembajak. Sinkronisasi hubungan antara pemerintah, masyarakat, dan pelaku bisnis diharapkan dapat melampaui ancaman non-tradisional. Dengan demikian, menjaga stabilitas keamanan, baik dalam kerangka nasional, bilateral maupun ASEAN merupakan upaya memenuhi hasrat pengaruh dan kesejahteraan.

Pembangunan infrastruktur maritim bukan hanya fisik (pelabuhan, tol laut, industri kapal), tetapi juga penegasan perbatasan laut dengan negara anggota ASEAN lainnya. Penegasan batas wilayah laut dibutuhkan agar pengelolaan dan pengamanan wilayah laut menjadi jelas dan terarah. Infrastruktur fisik dan non-fisik sebenarnya menyentuh aspek keselamatan dan keamanan di laut. Dalam infrastruktur fisik, aspek keselamatannya berupa terjaminnya aktivitas di seputar domain infrastruktur dan pelestarian lingkungan masyarakat pesisir. Sementara itu, aspek keamanan dalam infrastruktur fisik melingkupi independensi pengelolaan pelabuhan yang merupakan objek vital negara dan pengaturan lalu lintas kapal berbendera asing di tol laut.

Ada beberapa hal yang dapat dilakukan Indonesia dalam menjaga keamanan maritim nasional sebagai wujud pengamanan perairan kawasan. *Pertama*, Indonesia perlu mendapat dukungan penuh dari angkatan laut masing-masing negara untuk mengamankan dan

mengoordinasi wilayah perbatasan guna memberantas pembajakan. *Kedua*, Indonesia perlu mendorong kerja sama dan koordinasi anti-pembajakan serta terorisme dalam level bilateral, trilateral, ASEAN, antarorganisasi, dan industri. *Ketiga*, Indonesia perlu melakukan penguatan pengawasan berbasis teknologi canggih, yaitu *Automatic Identification System* (AIS), *Long Range Identification and Tracking* (LRIT), dan *Marine Electronic Highway* (MEH) untuk memantau dan melacak lalu lintas. Tujuan yang diharapkan adalah terciptanya *East Asia Regional MEH Vision* (Indonesia, Malaysia, Singapura, IMO, *International Hydrographic Organization*) dengan kendali dari Indonesia. Tahap-tahap yang akan dilaksanakan adalah membangun jaringan *Electronic Navigation Chart* ditambah *Differential GPS* dan AIS. Fase pertama, membangun *prototype system* di Selat Malaka dan Singapura. Fase kedua, membangun jaringan hingga ke Jepang; dan fase ketiga, penyelesaian jaringan (rute transportasi minyak dan gas). Saat ini sudah ada beberapa skema keamanan maritim. Misalnya, IMO memiliki konsep *technological watch* dan kerja sama kawasan memiliki *Regional Network on Maritime Awareness*, tetapi Indonesia belum memiliki konsep keamanan maritim.

D. Keterhubungan Ekonomi dan Keamanan Maritim

Kepentingan Indonesia adalah manajemen pengolahan sumber daya alam, terutama perikanan, infrastruktur, dan konektivitas. Infrastruktur dan konektivitas memiliki dua tujuan. *Pertama*, agar roda perekonomian nasional berjalan secara efektif dan merata. *Kedua*, berkontribusi terhadap sistem rantai pemasok, baik regional maupun global. Aspek efektif dalam roda perekonomian nasional bermakna *reducing cost* dan waktu, sedangkan merata bermakna menghilangkan ketimpangan antara timur dan barat Indonesia. Menjaga perairan Indonesia berarti menjaga potensi maritim sekaligus memberantas kejahatan lintas batas lainnya, seperti perdagangan manusia yang

menggunakan jalur *illegal fishing*. Keamanan maritim ASEAN yang stabil dapat mewujudkan kepentingan ekonomi politik maritim Indonesia. Selain perubahan cepat yang terjadi saat ini, Indonesia juga harus dapat merespons segala bentuk kemungkinan pola hubungan internasional masa depan. Dengan demikian, laut Indonesia semakin penting maknanya sebagai modal bagi masa depan ekonomi politik Indonesia.

Memaksimalkan pengelolaan sektor perikanan dan perniagaan adalah upaya peningkatan kesejahteraan Indonesia. Tujuan itu akan terwujud manakala bangsa ini mencurahkan tenaga dan pikirannya dalam mengelola potensi sumber daya alam dan hayati serta jalur laut yang telah dimanfaatkan sejak dahulu. Dengan pengelolaan tersebut, Indonesia dapat menjadi negara adidaya atau episentrum dunia—setidaknya di kawasan Asia Tenggara. Pada hakikatnya, kemajuan Indonesia ditunjang oleh pengelolaan potensi maritim dengan cermat dan efisien. Dibutuhkan peran negara sebagai regulator, swasta, dan masyarakat—terutama nelayan kecil—dalam pengelolaan sektor perikanan dan perniagaan maritim.

Dalam mencapai kepentingan ini, Indonesia perlu melibatkan negara sekitar untuk menjaga stabilitas keamanan. Mekanisme ASEAN harus terus dikelola dan diupayakan kebermanfaatan maksimal untuk Indonesia selain kerja sama bilateral antarnegara di ASEAN. Perbedaan hukum dan kepentingan nasional masing-masing negara yang berkaitan dengan maritim harus menjadi perhatian serius untuk menemukan formulasi yang tepat dalam menyusun mekanisme regional.

DAFTAR PUSTAKA

Amindomi, Ayomi. "Indonesia Ready to be Gateway to ASEAN." *Jakarta Post*, 26 April 2016. Diakses pada 18 Mei 2016. <http://www.thejakartapost.com/seasia/2016/04/27/indonesia-ready-to-be-gateway-to-asean.html>.

- Ariyanti, Fikri. "Batam Dibangun Bukan untuk Layani Singapura, tapi Mengalahkannya." *Liputan 6*, 5 Januari 2016. Diakses pada 2 Agustus 2016. <http://bisnis.liputan6.com/read/2404493/batam-dibangun-bukan-untuk-layani-singapura-tapi-mengalahkannya>.
- ASEANAPOL. "Objectives and Functions." Diakses pada 21 Oktober 2016. <http://www.aseanapol.org/about-aseanapol/objectives-and-functions>.
- Asia Development Bank. "BIMP-EAGA at Glance: A Statistical Information Brief." Diakses pada 21 Oktober 2016. <https://www.adb.org/sites/default/files/page/34232/bimp-eaga-statistical-information-brief.pdf>.
- Badan Informasi Geospasial. "Pentingnya Informasi Geospasial untuk Menata Laut Indonesia." Terbit 2015. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://big.go.id/berita-surta/show/pentingnya-informasi-geospasial-untuk-menata-laut-indonesia>.
- Badan Pusat Statistik. "Konsumsi Rata-Rata per Kapita Seminggu Beberapa Macam Bahan Makanan Penting, 2007–2014." Diakses pada 10 Agustus 2016. <https://www.bps.go.id/statictable/2014/09/08/950/rata-rata-konsumsi-per-kapita-seminggu-beberapa-macam-bahan-makanan-penting-2007-2016>.
- Biro Riset BUMN, Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis UI. "Model Pembiayaan Infrastruktur: Indonesia dan Negara Lain." Diakses pada 22 September 2017. <https://lmfeui.com/data/26%20juli%202016%20MODEL%20PEMBIAYAAN%20INFRASTRUKTUR%20INDONESIA%20DAN%20NEGARA%20LAIN.pdf>.
- Brammer, Ian. *Every Nation for Itself: Winners and Losers in a G-Zero World*. New York: Penguin Books, 2012.
- Central Intelligence Agency. "The World Fact Book." Diakses pada 2 Oktober 2016. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>.
- Darsono, Prapto. "Pemanfaatan Sumber Daya Laut dan Implikasinya Bagi Masyarakat Nelayan." *Oseana XXIV*, no. 4 (1999): 1–9.
- Detik Finance. "Menteri Susi: Kerugian Akibat *Illegal Fishing* Rp240 Triliun." 1 Desember 2014. Diakses pada 2 Oktober 2016. <http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2764211/menteri-susi-kerugian-akibat-illegal-fishing-rp-240-triliun>.

- Dryad Maritime. "Maritime Crime Figures for Q1 2016." 8 April 2016. Diakses pada 10 Agustus 2016. <http://www.dryadmaritime.com/maritime-crime-figures-q1-2016/>.
- FAO. "Fishery and Aquaculture Statistic." Terbit 2014. Diakses pada 10 Agustus 2016. <http://www.fao.org/3/a-i5692e.pdf>.
- FAO. "The State of World Fisheries and Aquaculture (SOFIA)." Diakses pada 10 Agustus 2016. <http://www.fao.org/3/a-i5692e.pdf>.
- Haapasaari, Paivi, dkk. "A proactive Approach for Maritime Policy Making for the Gulf Finlad: Seeking Best practice». *Maritime Policy* 60 (2015): 107–108.
- IORA. "Blue Economy." Diakses pada 5 Oktober 2016. <http://www.iora.net/en/priorities-focus-areas/blue-economy>.
- Kamaluddin, Laode M. *Pembangunan Ekonomi Maritim di Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2002.
- Keliat, Makmur. "Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia." *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* 13, no. 1 (Juli 2009): 117.
- Kementerian Perdagangan RI. "Export Destination Country for 10 Potential Commodities." Diakses pada 10 Agustus 2016. <http://www.kemendag.go.id/en/economic-profile/10-main-and-potential-commodities/10-potential-commodities>.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. "Penenggelaman Kapal." Diakses pada 20 Oktober 2016. <http://kkp.go.id/2016/04/07/penenggelaman-kapal/>.
- Kementerian Luar Negeri RI. "Pertemuan Trilateral Tiga Negara Bahas Tantangan Bersama di Perairan." Terakhir dimodifikasi pada 5 Mei 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. <http://www.kemlu.go.id/id/berita/Pages/Pertemuan-Trilateral-Tiga-Negara-Bahas-Tantangan-Bersama-di-Perairan.aspx>.
- Koran Jakarta. "Kerugian Negara Akibat *Illegal Fishing* 101 Triliun Rupiah." 22 September 2015. Diakses pada 9 Agustus 2016. <http://news.kkp.go.id/index.php/kerugian-negara-akibat-illegal-fishing-101-triliun-rupiah/>.

- Kresna, Mawa. "Hasil Pertemuan Trilateral: Tiga Negara Sepakat Lakukan Patroli Bersama." *Rappler*, 5 Mei 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. <http://www.rappler.com/indonesia/131863-hasil-pertemuan-indonesia-malaysia-filipina-patroli-perairan>.
- Lestari, Dewanti. "Garis Pantai Indonesia Terpanjang Kedua di Dunia." *Antara*, 27 Maret 2015. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://www.antaraneews.com/berita/487732/garis-pantai-indonesia-terpanjang-kedua-di-dunia>.
- Paskalis, Yohanes. "Lagi, Kapal Illegal Fishing Vietnam dan Singapura Ditangkap." *Tempo*, 17 Oktober 2016. Diakses pada 21 Oktober 2016. <https://nasional.tempo.co/read/news/2016/10/17/063812687/lagi-kapal-illegal-fishing-vietnam-dan-singapura-ditangkap>.
- Pauli, Gunter. *The Blue Economy: 10 Years-100 Innovations-100 Million Jobs*. Taos: Paradigm Publications, 2010.
- Sekretariat ASEAN. "ASEAN 2025: Forging Ahead Together". Diakses pada? <http://www.asean.org/storage/2015/12/ASEAN-2025-Forging-Ahead-Together-final.pdf>.
- Sekretariat Kabinet RI. "Remarks by Indonesian President Joko Widodo at the APEC CEO Summit." Terakhir dimodifikasi pada 11 November 2014. Diakses pada 2 Agustus 2016. <http://setkab.go.id/remarks-by-indonesian-president-joko-jokowi-widodo-at-the-apec-ceo-summit-on-november-10-2014-in-beijing-china/>.
- Stopford, Martin. *Maritime Economics* (3rd Edition). Oxon: Routledge, 2009.
- Talley, Wayne K. *The Blackwell Companion to Maritime Economics*. Oxford: A John Wiley & Sons Ltd., 2012.
- United Nations. "Blue Economy Concept Paper." Diakses pada? <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>.
- Utami, Rini. "Havas Oegroseno: Indonesia Komitmen Jadi Negara Maritim Kuat." *Antara*, 9 April 2016. Diakses pada 2 Agustus 2016. <http://www.antaraneews.com/berita/554391/havas-oegroseno-indonesia-komitmen-jadi-negara-maritim-kuat>.

World Economic Forum. "The Global Competitiveness Report 2014–2015: Full Data Edition." Diakses pada 2 Agustus 2016. <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/>.

World's Richest Countries. "Top Fish Exporters 2015." Diakses pada 11 Agustus 2016. <http://www.worldsrichestcountries.com/top-fish-exporters.html>.

Asisten Deputi Bidang Naskah dan Terjemahan. "President Jokowi at IMO Forum: I'm Committed to Making Indonesia Global Maritime Fulcrum". *Setkab News*, 20 April 2016. Diakses pada 2 Oktober 2016. <http://setkab.go.id/en/president-jokowi-at-imo-forum-im-committed-to-making-indonesia-global-maritime-fulcrum/>.



BAB V

Isu Strategis Keamanan Maritim bagi Indonesia

Tri Nuke Pudjiastuti

A. Cakupan Keamanan Maritim

Definisi keamanan maritim masih terus berkembang, namun—pada tataran internasional saat ini—banyak dipengaruhi pandangan mazhab non-tradisional. Terdapat kesepakatan bahwa lingkup ancaman terhadap keamanan maritim bersifat global sehingga, membutuhkan kerja sama internasional dan regional, khususnya dari negara-negara pantai (*coastal states*), dalam penanganannya.

Di tingkat regional Asia Tenggara, keamanan maritim telah dipandang sebagai salah satu elemen penting dalam gagasan *ASEAN Security Community* sehingga ASEAN menciptakan mekanisme *ASEAN Maritime Forum*. Namun, sama seperti pada tataran internasional, di ASEAN pun tidak terdapat definisi jelas mengenai keamanan maritim. Hanya disebutkan bahwa *ASEAN Maritime Forum* dibentuk sebagai forum untuk membahas langkah dalam memberikan respons terhadap ancaman-ancaman keamanan maritim. Ancaman terhadap keamanan maritim adalah pembajakan, perampokan bersenjata, lingkungan

kelautan, penangkapan ikan ilegal, penyelundupan barang, senjata, dan *human trafficking* serta *drug trafficking*. Jelas bahwa pembahasan komponen ancaman yang ada di ASEAN lebih luas dibandingkan konsep keamanan maritim yang tengah dibahas pada tataran internasional karena memasukkan komponen lingkungan kelautan dan penangkapan ikan ilegal.

Perairan Indonesia terhubung dengan *Indian Ocean* dan *sea-lines of communication* (SLOCs) yang merupakan bagian terpenting dalam hal navigasi, bahkan lebih dari 130.000 kapal yang melewati Selat Malaka. Di sini, kawasan maritim menjadi penting untuk pelayaran, perdagangan, dan sumber daya laut. Sementara itu, pergeseran kekuatan di tingkat global memiliki implikasi strategis terhadap hubungan antara negara-negara besar dan pola perimbangan kekuatan di kawasan ini. Hal itu secara tidak langsung maupun langsung berimplikasi pada pertahanan dan keamanan maritim Indonesia dan ASEAN. Beberapa isu strategis membuat peningkatan kekuatan militer Indonesia di laut menjadi salah satu prioritas kebijakan pemerintah Indonesia pada periode 2014–2019.

Bab ini membahas perkembangan isu-isu, tantangan, dan upaya pertahanan keamanan yang dilakukan Indonesia sebagai negara maritim dalam kerangka ASEAN.

B. Isu-Isu Keamanan Maritim

Indonesia, secara geografis, geopolitik, dan geoekonomi sangat strategis dan seharusnya dapat memainkan peran penting dalam upaya keamanan maritim. Wilayah perairan Indonesia untuk Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I, II, dan III menjadi jalur lalu lintas internasional. Selat Malaka merupakan salah satu jalur laut tersibuk di dunia. Data *International Chamber of Commerce* (ICC) pada Tabel 5.1 menunjukkan bahwa lalu lintas kapal yang melintasi perairan Indonesia sangat tinggi.

Tabel 5.1 Lalu Lintas Laut dengan Perkiraan Nilai Perdagangan

No.	Lokasi	Lalu Lintas Kapal/ per tahun	Nilai Perdagangan
1	Selat Malaka	60.000 kapal	390 miliar US \$(1/3 volume perdagangan laut dunia)
2	Selat Lombok	3.900 kapal	40 miliar US\$
3	Selat Sunda	3.500 kapal	5 miliar US\$

Sumber: International Chamber of Commerce (2015)

Ramainya lalu lintas pelayaran diikuti meningkatnya kejahatan di laut. Misalnya, maraknya bajak laut, penyelundupan dan IUU *fishing* di berbagai wilayah perairan Indonesia, khususnya di Selat Malaka. Bila merujuk pada laporan-laporan yang disampaikan ICC dan *International Maritime Bureau* (IMB), ada beberapa persoalan keamanan maritim yang terjadi, yaitu:

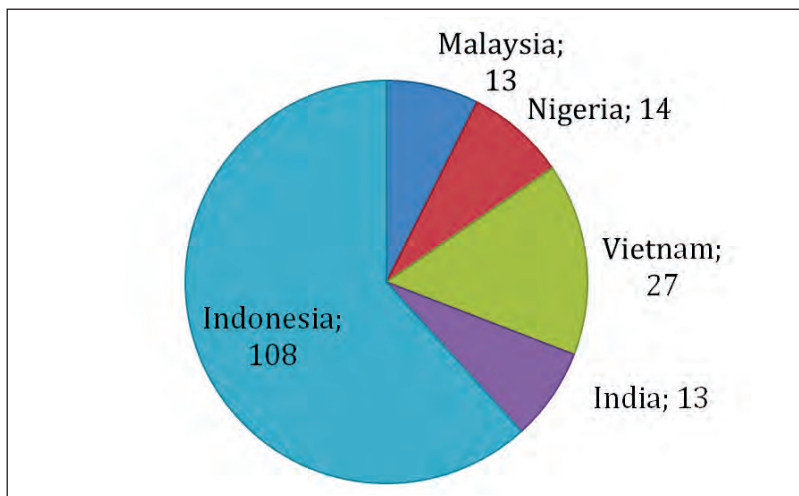
1. Pembajakan, Perampokan, dan Penyelundupan di Laut

Bila dibandingkan lima negara yang banyak mendapat serangan bajak laut (India, Nigeria, Malaysia, Indonesia dan Vietnam), persentase terbesar dialami Indonesia, yaitu 108 kali pada 2015.¹ Gambar 5.1 menunjukkan posisi laut Indonesia yang terbuka, memudahkan segala kemungkinan kejahatan lintas negara terjadi, termasuk serangan bajak laut. Gambar 5.2 menunjukkan lokasi penyerangan bajak laut/ perompak di wilayah laut Indonesia.

Selain di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan, ada 11 lokasi lainnya yang menjadi lokasi penyerangan pada 2015 di Indonesia, yaitu Belawan, Dumai, Nipah, Tanjung Priok, Gresik, Taboneo, Adang Bay, Mara Berau, Muara Jawa, Balikpapan, dan Kepulauan Bintan. Gambar 5.2 menunjukkan betapa rawannya perairan Indonesia terhadap bajak laut dan perampok. Melihat data serangan dari tahun 2011 hingga 2015, dapat disimpulkan terjadi peningkatan yang cukup signifikan.² Hal

¹ ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January–31 December 2015* (London: ICC, 2016), 6.

² Dilaporkan serangan bajak laut/perampokan sejak 2011–2015, yaitu 46 (2011), 81 (2012), 106 (2013), 100 (2014), dan 108 (2015). Sementara itu, di Selat Malaka



Sumber: ICC International Maritime Bureau (2016)

Gambar 5.1 Perbandingan Serangan Bajak Laut ke Lima Negara pada 2015



Sumber: ICC International Maritime Bureau (2016)

Gambar 5.2 Lokasi Penyerangan Bajak Laut/Perompak di Wilayah Laut Indonesia

itu sebenarnya telah diantisipasi dengan meningkatkan kapasitas anti pembajakan kru kapal. Namun, sistem dan mekanisme pembajakan maupun perampokan semakin lihai dan menggunakan teknologi yang canggih. Angkatan Laut Indonesia, bekerja sama dengan IMB, telah menggagalkan beberapa kali pembajakan laut, bahkan pada pertengahan 2015 telah berhasil menangkap orang kedua yang tersangka sebagai dalang kejahatan transnasional. Kedua orang ini tertangkap ketika sedang berusaha membajak kapal tanker MT Okrim Harmony dari Malaysia. Keberhasilan berlanjut pada Desember 2015 ketika Polisi Batam menangkap Hentje Lango, dalang utama pembajakan kapal tersebut.³

Dengan tertangkapnya dalang utama pembajakan tersebut, Komandan Angkatan Laut Armada Barat memastikan bahwa Selat Malaka aman dilintasi.⁴ Namun, kejahatan transnasional bajak laut seperti gunung es yang hanya sebagian kecilnya saja yang terlihat di permukaan. Oleh karena itu, pernyataan Komandan AL Armada Barat masih perlu pembuktian. Selain bajak laut, penyelundupan-penyelundupan barang ke dan dari Indonesia ke negara tetangga pun cukup marak. Pada Januari 2016 yang lalu, kapal patroli Indonesia mengejar dan mencoba menghentikan empat kapal penyelundup. Tiba-tiba awak pengawal empat kapal tersebut balik menyerang

hanya 1 (2011), 2 (2012), 1 (2013), 1 (2014), dan 5 (2015). Adapun di Laut Cina Selatan awalnya 13 pada 2011 dan terus menurun pada tahun-tahun berikutnya, yaitu 2 (2012), 4 (2013), 1 (2014), dan pada 2015 tidak ada laporan terjadi pembajakan laut. ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery*, 5.

³ ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery*, 28.

⁴ ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery*, 28–29. Kejadian Desember 2015 tersebut diawali peristiwa 11 November 2015, berturut-turut lima orang perompak tertangkap di Pamijahan, Bogor Jawa Barat. Lihat penjelasan Rear Admiral Taufiqurrahman sebagai Komandan Angkatan Laut Armada Barat Indonesia dalam jumpa pers setelah menggagalkan pembajakan Tanker MT Okrim Harmony dari Malaysia. Lihat Laura Southgate, “Piracy in the Malacca Strait: Can ASEAN Respond?” *The Diplomat*, 8 Juli 2015, diakses pada 19 Juli 2016 dari <http://thediplomat.com/2015/07/piracy-in-the-malacca-strait-can-asean-respond/>.

dengan melempar bom molotov, kapak, dan senjata tajam ke petugas patroli RI yang mendekati dengan sekoci.⁵

Untuk menjaga keamanan maritim Selat Malaka yang memanjang sekitar 520 mil, dilakukan kerja sama *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP) antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura pada 20 Juli 2004. Sesuai kesepakatan *Malsindo Trilateral Coordinated Patrol* di Batam, tujuan utama dilakukan kerja sama adalah untuk menjaga keamanan Selat Malaka dari para pembajak dan kemungkinan terorisme, dan penyelundupan barang. Demikian pula upaya kesepakatan *Jakarta Statement Meeting* pada 8 September 2005 yang dihadiri delegasi tiga negara dan 32 negara-negara pengguna (*user states*), termasuk Amerika Serikat, Jepang, Tiongkok, dan pengamat dari berbagai organisasi internasional di bidang pelayaran dan perkapalan. Kemudian pada September 2007, sebuah pendekatan baru untuk mendukung keamanan di Selat Malaka diluncurkan, yaitu *Eyes in the Sky Initiative* (EIS).⁶ Inisiatif ini menggabungkan patroli udara dengan patroli laut. MSSP dan EIS adalah bagian dari kerja sama yang dibangun untuk mengatasi masalah keamanan Selat Malaka. Sejak didirikan, kerja sama ini juga didukung IMO, namun tidak sepenuhnya berlangsung efektif. Salah satu indikator ketidakefektifan adalah setiap kali terjadi serangan dan pemberantasan, tidak lama kemudian serangan terjadi kembali dengan berbagai modus operandi.

⁵ Saat itu, kondisi perairan sedang surut. Prajurit TNI AL berpatroli dengan KAL Boa mendekati kapal penyelundup itu, mereka turun untuk merapat dengan menggunakan sekoci kecil bermuatan empat orang. tetapi orang-orang bayaran itu tetap melempar molotov. Kapal-kapal tersebut diduga berasal dari Malaysia membawa pakaian bekas yang dilarang oleh pemerintah masuk ke Indonesia. Lihat Budi Warsito, "4 Kapal Serang Prajurit TNI AL di Selat Malaka," *Metro TV*, 22 Januari 2016, diakses pada 6 September 2016 dari <http://sumatera.metrotvnews.com/read/2016/01/22/473292/4-kapal-serang-prajurit-tni-al-di-selat-malaka>.

⁶ "Launch of Eyes in the Sky Initiative," Singaporean Government, 13 September 2005, diakses pada 4 September 2016 https://www.mindef.gov.sg/oms/imindef/resourcelibrary/videos/newsvids/2005/14sep05_newsvideo.html#.Wn0QliWYNI0.

Walaupun demikian, skema kerja sama trilateral tersebut dianggap paling memungkinkan sehingga dipakai dalam kerja sama trilateral Indonesia-Malaysia-Filipina. Kasus penyanderaan warga Indonesia oleh kelompok Abu Sayyaf di perairan Filipina, IUU *Fishing*, maupun maraknya penyelundupan lintas batas, menjadi alasan utama Indonesia mendorong kedua negara lainnya membangun kerja sama pengamanan wilayah lautnya. Di Yogyakarta tanggal 4 Mei 2016 dicapai empat kesepakatan yang isinya:⁷

- 1) Kerja sama untuk patroli bersama antara Indonesia, Malaysia, dan Filipina.
- 2) Membangun mekanisme tindakan bila terjadi masalah di laut.
- 3) Tukar menukar informasi antara ketiga negara, dengan membuka *hotline* antara *crisis center* Indonesia dengan Malaysia dan Filipina.
- 4) Menyusun standar operasional prosedur yang jelas.

Kerja sama tersebut mengutamakan patroli bersama. Kerja sama laut bagian timur Indonesia sudah merupakan hal yang serius dan Indonesia sebagai negara yang paling terkena dampaknya. Berdasarkan data yang disampaikan Menteri Luar Negeri RI, pada 2015 terdapat lebih dari seratus ribu kapal melintas perairan Sulu dengan membawa 55 juta metrik ton kargo dalam satu juta kontainer dan lebih dari 18 juta penumpang.⁸

2. Sengketa Perbatasan

Sengketa perbatasan bukan merupakan hal yang baru bagi Indonesia. Sebagai negara maritim, Indonesia berbatasan dengan 10 negara di

⁷ Marguerite Afra Sapiie, "Indonesia, Malaysia, Philippines Sign Maritime Security Declaration," *The Jakarta Post*, 5 Mei 2016, diakses pada 4 September 2016 dari <http://www.thejakartapost.com/news/2016/05/05/indonesia-malaysia-philippines-sign-maritime-security-declaration.html>.

⁸ Fachri Fachrudin, "Indonesia dan Filipina Akan Segera Buat Patroli Laut Bersama di Jalur Kapal Kargo," *Kompas.Com*, 1 Juli 2016, diakses pada 4 September 2016 dari <http://nasional.kompas.com/read/2016/07/01/19494241/indonesia.dan.filipina.akan.segera.buat.%20patroli.laut.bersama.di.jalur.kapal.kargo>.

sekitarnya, yaitu Malaysia, Singapura, Brunei Darussalam, Filipina, PNG, Australia, Timor Leste, Vietnam, India, dan Palau. Setidaknya ada empat titik wilayah perbatasan yang menjadi persoalan Indonesia dan Malaysia, meliputi segmen Selat Malaka, Malaka Selatan, Laut Cina Selatan, dan Laut Sulawesi. Adapun masalah batas negara di laut masih ada lima negara, yaitu untuk Singapura, ada dua titik yang belum disepakati. Wilayah tersebut meliputi Selat Singapura Timur yang berhadapan dengan Batam dan wilayah sekitar Suar Batu Buleh. Selain itu, Indonesia masih merundingkan batas zona ekonomi eksklusif dengan Filipina dan Palau. Sementara itu, perundingan tapal batas laut dengan Timor Leste masih menunggu penentuan garis batas darat.⁹

Meskipun garis batas negara di laut yang berbatasan dengan lima negara lainnya sudah selesai dan disepakati, sengketa perbatasan masih timbul dan sering kali menjadi persoalan politik antarakedua negara tersebut. Kasus perbudakan di Benjina, Maluku, yang melibatkan pengusaha kapal penangkap ikan milik warga Thailand dengan awak kapal mayoritas dari Myanmar yang menjadi korban perdagangan orang, tidak dapat diselesaikan melalui kerja sama kedua negara ataupun ketiga negara secara baik dan sepenuhnya menjadi kasus kriminal biasa di Indonesia.¹⁰

Lain halnya dengan sengketa di Laut Cina Selatan (LCS). Meskipun Indonesia tidak masuk ke dalam kategori negara pengklaim dalam sengketa LCS, klaim batas wilayah itu tumpang tindih dengan zona ekonomi eksklusif Indonesia yang diakui secara internasional.

⁹ Penjelasan Kepala Dinas Hidro-Oseanografi TNI AL. Lihat “Perbatasan Indonesia Bermasalah dengan 5 Negara,” *Tempo*, 26 Februari 2013, diakses pada 20 September 2016 dari <https://nasional.tempo.co/read/463789/perbatasan-indonesia-bermasalah-dengan-5-negara>.

¹⁰ “Sidang kasus ‘perbudakan’ di Benjina digelar,” *BBC Indonesia*, 18 November 2015, diakses pada 3 Juli 2016 dari http://www.bbc.com/indonesia/berita-indonesia/2015/11/151118_indonesia_benjina_tual.

Ketegangan terjadi ketika ada insiden penembakan pada 17 Juni 2016 setelah berulang kali kapal-kapal nelayan Tiongkok masuk ke perairan Natuna dan kedatangan mencari ikan di perairan Natuna. Penembakan itu diprotes keras oleh Tiongkok.¹¹

Isu LCS terus bergulir di antara negara yang bersengketa. Salah satu negara pihak, yakni Filipina, membawa kasus ini ke Mahkamah Internasional. Hasil keputusan *Permanent Court of Arbitration (PCA)*¹² yang memenangkan klaim Filipina pada kenyataannya menguntungkan Indonesia. Keputusan PCA yang menguatkan UNCLOS menegaskan bahwa klaim RRT atas “nine-dash-line” tidak memiliki dasar hukum sehingga tidak tumpang tindih dengan batas wilayah laut Tiongkok. Meskipun demikian, ketegangan belum reda di kawasan tersebut. Indonesia memang hanya berbatasan laut dengan Malaysia dan Vietnam, namun harus tetap mengupayakan penjagaan kedaulatannya.

3. Persoalan Tata Kelola Sumber Daya Laut

Indonesia dikenal dengan kekayaan hayati lautnya. Namun bila melihat satu per satu, terlihat potret permasalahan pengelolaan sumber daya di wilayah pesisir dan laut Indonesia. Setidaknya ada beberapa hal penting untuk dicermati sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.2.¹³

Persoalan pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya laut juga terjadi di LCS, bahkan sengketa lebih karena perebutan pemanfaatan

¹¹ “Cina Protes, TNI AL Tetap Tindak Tegas Pelanggar Kedaulatan,” *DW*, 20 Juni 2016, diakses pada 6 Juli 2016 dari <http://www.dw.com/id/cina-protres-tni-al-tetap-tindak-tegas-pelanggar-kedaulatan/a-19342061>.

¹² “PCA Press Release: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People’s Republic of China),” *Permanent Court of Arbitration*, diakses pada 21 Oktober 2016 dari <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf>.

¹³ “Siaran Pers: Potret Kondisi dan Permasalahan Pengelolaan Sumberdaya di Wilayah Pesisir dan Laut,” Kementerian Lingkungan Hidup, diakses pada 1 September 2016 dari <http://www.menlh.go.id/potret-kondisi-dan-permasalahan-pengelolaan-sumberdaya-di-wilayah-pesisir-dan-laut/>.

Tabel 5.2 Persoalan Sumber Daya Laut di Indonesia

No.	Isu	Keterangan
1	Terumbu Karang	Indonesia memiliki ekosistem terumbu karang 14% dari terumbu karang dunia yang tersebar di seluruh kepulauan, ¹ tetapi terumbu karang mengalami degradasi dan kerusakan akibat aktivitas manusia. Kerusakan terutama disebabkan oleh penambangan karang, peledakan dan penggunaan bahan beracun untuk menangkap ikan hias. Pencemaran dan sedimentasi berasal dari erosi tanah yang dapat ditemukan di hampir semua kepulauan. Kondisi terumbu karang di wilayah perairan Indonesia adalah 39% rusak, 34% agak rusak, 22% baik dan hanya 5% yang sangat bagus.
2	Mangrove	Kegiatan ekstensifikasi tambak untuk meningkatkan produksi perikanan (budi daya) secara berlebihan telah mengakibatkan degradasi fisik habitat pesisir, khususnya hutan mangrove. ²
3	Pembuangan limbah	Banyaknya zat-zat kimia maupun limbah pabrik yang dibuang ke laut mengotori dan mencemari perairan Indonesia, meskipun telah diatur pembuangannya.
4	Penanggulangan Pencemaran Laut	Pencemaran akibat tumpahan minyak di laut kemungkinan besar terjadi di kawasan-kawasan padat lalu lintas laut dan terdapat aktivitas perminyakan, seperti di Selat Malaka, Selat Makasar, dan di Laut Jawa. Diperkirakan 7 juta barel per hari minyak mentah (27% dari sejumlah wilayah yang ditransportasikan di dunia) melewati Selat Malaka, 14% menuju Singapura dan sisanya melewati Laut Cina Selatan menuju Jepang dan Korea Selatan, dan sebanyak 0,3 juta barel per hari (sekitar 1%) melalui Selatan Pulau Sumatra dan sebanyak 5 sampai 6 kapal tanker raksasa yang bermuatan lebih dari 250.000 ton melewati Selat Lombok dan Makassar.

¹ Hal itu mencakup: Fringing Reefs (14.542 km2); barrier reefs (50.223 KM2); oceanic platform reefs (1.402 km2); dan atolls (19.540 km2). Terumbu karang yang masih terjaga kelestariannya dan hingga saat ini masih menjadi pusat tujuan wisatawan terdapat di wilayah perairan Bunaken, (Sulawesi Utara); Kep. Taka Bone Rate (Sulawesi Selatan); Teluk Cenderawasih (Papua); Kep. Karimun Jawa (Jawa Tengah); Kep. Seribu (DKI Jakarta); Kep. Togian (Sulawesi Tengah); Kep. Wakatobi (Sulawesi Tenggara); P. Banda, P. Lucipara, dan P. Lombo (Maluku).

² Berdasarkan laporan PHPA-AWB (1987), hutan mangrove Indonesia diperkirakan tinggal 3.235 juta hektar, sedangkan menurut W. Giesen (1993) hutan mangrove Indonesia tinggal 2.490.185 ha.

Sumber: Kajian Sumber Daya Pesisir dan Lautan, Kementerian Lingkungan Hidup (2016)

dan pengelolaan sumber daya laut di kawasan tersebut (Lihat Gambar 5.3). Kandungan kekayaan alam di wilayah tersebut tidak hanya terkait energi, tetapi juga terkait perikanan. Kekayaan alam di LCS yang setidaknya berhasil didata, yaitu sebagai berikut:

- Cadangan minyak: 12% dari produksi dunia (BP Energy Outlook, 2013).
- Kapasitas produksi 2,5 juta barel per hari (Japan Foundation, 2013).
- Estimasi survei geologi AS menyebutkan bahwa lokasi itu terhadap 60–70% kandungan hidrokarbon gas alam.

Dengan besarnya kekuatan kandungan sumber daya laut yang dimiliki kawasan, dapat dipastikan bahwa upaya mempertahankan



Sumber: UNCLOS, CIA (2013)

Gambar 5.3 Peta Laut Cina Selatan dengan Batas-batas Antarnegara

atau mendapatkan wilayah tersebut akan sangat dimungkinkan pada masa mendatang.

4. *Forced Migration*

Isu *forced migration*—salah satunya adalah pengungsi (*refugee*)—awalnya berkembang pada 1975. Saat itu terjadi Perang Indochina dan banyak pengungsi dari Vietnam, Kamboja, dan Laos menggunakan perahu melintasi Laut Cina Selatan menuju ke beberapa negara di Asia Tenggara, khususnya ke Malaysia dan Indonesia.¹⁴ Mobilitas pengungsi menggunakan perahu pada sepuluh tahun terakhir berulang karena Malaysia, Thailand, dan Indonesia menjadi lokasi transit para pengungsi dari Timur Tengah, Afrika, dan Asia Tengah yang hendak ke Australia. Perbedaan ini dewasa ini jalur laut hanyalah salah satu pilihan transportasi. Jalur laut semakin mengemuka ketika pertengahan tahun 2014 hingga 2015 lebih dari 33.600 orang Bangladesh dan pengungsi Rohingya secara bergelombang meninggalkan Bangladesh dan Myanmar. Lokasi transitnya adalah Malaysia dan Indonesia. Eksodus ribuan orang ini dikenal dengan sebutan *Andaman Crisis*.¹⁵ Terhitung sekitar 1800 orang etnis Rohingya sempat ditampung di Aceh. Meskipun Indonesia bukanlah negara tujuan, kehadiran mereka di perairan RI menyebabkan Indonesia harus menampung mereka. Sepanjang tahun 2015, bencana kemanusiaan tidak dapat dihindari ketika etnis Bangladesh dan Rohingya melewati Teluk Bengal dan Laut Andaman. Diperkirakan sebanyak 370 orang meninggal sebelum mencapai daratan.¹⁶

¹⁴ UNHCR. "Flight from Indochina," dalam *The State of World's Refugees* (Bangkok: UNHCR. 2012), 81–85.

¹⁵ Travers McLeod, Peter Hughes, Sriprapha Petcharamesree, Steven Wong, Tri Nuke Pudjiastuti, "The Andaman Sea Refugee Crisis a Year on: What Happened and How did the Region Respond?, *The Conversation*. 26 Mei 2016, diakses pada 28 Mei 2016 dari <http://theconversation.com/the-andaman-sea-refugee-crisis-a-year-on-what-happened-and-how-did-the-region-respond-59686>.

¹⁶ *Mixed Maritime Movements in South-East Asia 2015*. UNHCR, 2016.

Pada kenyataannya, etnis Rohingya dari Myanmar dan Bangladesh mendapat perhatian yang berbeda dibandingkan pengungsi-pengungsi lain dari luar negara ASEAN—yang sebagian besar juga beragama Islam. Ada beberapa faktor yang memengaruhinya. *Pertama*, para pengungsi ini mendarat di Aceh dan para nelayan maupun masyarakat setempat sensitif dalam memberikan pertolongan kemanusiaan. Berbeda dengan pengungsi-pengungsi lainnya yang mendarat di bagian selatan pulau Sumatra dan Jawa serta Sulawesi Selatan. *Kedua*, masifnya jumlah pengungsi etnis Rohingya dan asalnya dari sesama negara ASEAN. Mereka datang dengan keadaan yang mengenaskan dan banyak pengungsi meninggal di tengah laut sebelum mencapai daratan. Hal ini menjadi pemberitaan besar di media nasional maupun internasional.

Upaya penanganan para pengungsi dan pencari suaka dewasa ini tidak mudah diklasifikasikan. Hal ini karena proses mobilitas membuat mereka jatuh ke tangan penyelundupan migran melalui laut—salah satu bentuk kejahatan transnasional. Dalam banyak kasus, para perempuan dan anak-anak Rohingya dan Bangladesh menjadi korban perdagangan manusia. Tidak hanya menjadi korban ketika dalam proses perjalanannya, tetapi juga di tempat transit maupun penampungan.

Penyelesaian keempat persoalan tersebut membutuhkan dukungan negara-negara ASEAN, terutama dalam pembahasan secara kelembagaan, dan individual negara untuk memperkuat sistemnya. Dalam kerangka ARF, keamanan maritim sebenarnya telah dibahas dan telah dicapai beberapa kesepakatan. Sementara itu, dalam kerangka Komunitas Politik-Kelompok Kerja ASEAN, telah pula disepakati sembilan isu kejahatan transnasional yang mayoritas merupakan kejahatan transnasional laut. Secara kelembagaan, telah ada pembahasan pada level kelompok kerja hingga SOMTC, dan Indonesia mempunyai peran besar dalam setiap langkah kemajuannya.

Dalam persoalan-persoalan kejahatan transnasional maupun kemanusiaan di laut, Indonesia adalah pemrakarsa banyak inisiatif kerja sama maupun kesepakatan. Hal itu dilakukan oleh Indonesia karena selain memiliki banyak kepentingan atas keamanan lautnya, posisi Indonesia juga sebagai inisiator banyak isu dalam pilar Komunitas ASEAN politik keamanan. Meskipun ada kesepakatan kerja sama dalam sembilan isu kejahatan transnasional (termasuk empat masalah maritim tersebut), kerja sama yang terbangun adalah kerja sama bilateral, trilateral, dan multilateral dalam implementasinya. Dalam kerangka ASEAN tidak ada yang sampai pada perencanaan aksi, kecuali dalam hal perdagangan manusia.

C. Kompleksitas Keamanan Maritim

Masalah keamanan maritim Indonesia dalam kerangka ASEAN merupakan persoalan yang harus dicermati secara tepat dan cepat. Hal itu karena masalah tersebut bukanlah sekadar kepentingan Indonesia, tetapi juga kepentingan bersama negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Terlebih lagi masalah keamanan dan keselamatan pelayaran bukan hanya persoalan keselamatan manusia dan barang serta kapal, tetapi juga berdampak besar terhadap perekonomian Internasional dan Indonesia sendiri.

Sementara itu, karakteristik masalah keamanan maritim berbeda-beda antara satu dan lainnya. Karakteristik wilayah barat dan timur memengaruhi berkembangnya persoalan maritim transnasional. Oleh karena itu, sudah waktunya penguatan pengamanan dan keselamatan laut menjadi prioritas dalam upaya penguatan kelengkapan armada laut.

Indonesia mempunyai kepentingan yang tinggi dalam upaya menyelesaikan masalah maritim. Namun, ketika sebagian besar kepentingan merupakan isu transnasional yang melibatkan negara-negara tetangga, upaya membangun keamanan dan keselamatan pelayaran

maupun keamanan laut di tingkat regional ASEAN menjadi keharusan. Meskipun telah ada beberapa kesepakatan di tingkat ASEAN dan adanya *ASEAN Maritime Forum*, Indonesia masih perlu mendorong agar kesepakatan-kesepakatan itu dapat dioperasionalisasikan.

DAFTAR PUSTAKA

- BBC Indonesia. "Sidang kasus 'perbudakan' di Benjina digelar." 18 November 2015. Diakses pada 3 Juli 2016. http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/11/151118_indonesia_benjina_tual.
- Deutsche Welle. "Cina Protes, TNI AL Tetap Tindak Tegas Pelanggar Kedaulatan." 20 Juni 2016. Diakses pada 6 Juli 2016. <http://www.dw.com/id/cina-protes-tni-al-tetap-tindak-tegas-pelanggar-kedaulatan/a-19342061>.
- Fachrudin, Fachri. "Indonesia dan Filipina Akan Segera Buat Patroli Laut Bersama di Jalur Kapal Kargo." *Kompas.com*, 1 Juli 2016. Diakses pada 4 September 2016. <http://nasional.kompas.com/read/2016/07/01/19494241/indonesia.dan.filipina.akan.segera.buat.%20patroli.laut.bersama.di.jalur.kapal.kargo>.
- Kementerian Lingkungan Hidup. "Siaran Pers: Potret Kondisi dan Permasalahan Pengelolaan Sumberdaya di Wilayah Pesisir dan Laut." Diakses pada 1 September 2016. <http://www.menlh.go.id/potret-kondisi-dan-permasalahan-pengelolaan-sumberdaya-di-wilayah-pesisir-dan-laut/>.
- ICC International Maritime Bureau. "Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January–31 December 2015." London: ICC. 2016.
- McLeod, Travers, Peter Hughes, Sriprapha Petcharamesree, Steven Wong, dan Tri Nuke Pudjiastuti. "The Andaman Sea Refugee Crisis a Year on: What Happened and How did the Region Respond?" *The Conversation*, 26 Mei 2016. Diakses pada 28 Mei 2016. <http://theconversation.com/the-andaman-sea-refugee-crisis-a-year-on-what-happened-and-how-did-the-region-respond-59686>.

- Permanent Court of Arbitration. "PCA Press Release: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China)." Diakses pada 21 Oktober 2016. <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf>.
- Presiden RI. 2015. "Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia." 13 November 2013. Diakses pada 19 Juli 2016. <http://www.presidentri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>.
- RSIS. "Indonesia's Naval Development and Maritime Cooperation." *RSIS Policy Report*, 2012. Diakses pada 19 Juli 2016. <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/idss/226-indonesias-naval-developmen/#.Wn0noCWYNI0>.
- Rutherford, Tom. "Military Balance in Southeast Asia." Research Paper 11/79. London: House of Commons, 14 December 2011.
- Sapiie, Marguerite Afra. "Indonesia, Malaysia, Philippines Sign Maritime Security Declaration." *The Jakarta Post*, 5 Mei 2016. Diakses pada 4 September 2016. <http://www.thejakartapost.com/news/2016/05/05/indonesia-malaysia-philippines-sign-maritime-security-declaration.html>.
- Singaporean Government. "Launch of Eyes in the Sky Initiative". 13 September 2005. Diakses pada 4 September 2016. https://www.mindef.gov.sg/oms/imindef/resourcelibrary/videos/newsvids/2005/14sep05_newsvideo.html#.Wn0QliWYNI0.
- Southgate, Laura. "Piracy in the Malacca Strait: Can ASEAN Respond?" *The Diplomat*, 8 Juli 2015. Diakses pada 19 Juli 2016. <http://thediplomat.com/2015/07/piracy-in-the-malacca-strait-can-asean-respond/>.
- Tempo. "Perbatasan Indonesia Bermasalah dengan 5 Negara." 26 Februari 2013. Diakses pada 20 September 2016. <https://nasional.tempo.co/read/463789/perbatasan-indonesia-bermasalah-dengan-5-negara>.
- UNHCR. *Mixed Maritime Movements in South-East Asia 2015*. UNHCR Report. 2016.
- UNHCR. *The State of World's Refugees*. Bangkok: UNHCR, 2012.

Warsito, Budi. "4 Kapal Serang Prajurit TNI AL di Selat Malaka." *Metro TV*, 22 Januari 2016. Diakses pada 6 September 2016. <http://sumatera.metrotvnews.com/read/2016/01/22/473292/4-kapal-serang-prajurit-tni-al-di-selat-malaka>.



BAB VI

Diplomasi Maritim Indonesia di ASEAN: Visi Internasional yang Menghadapi Tantangan di Tataran Nasional

Faudzan Farhana

A. Diplomasi dan Kepentingan Maritim Indonesia

Penggunaan instrumen diplomasi untuk melindungi kepentingan nasional Indonesia di wilayah laut sebenarnya bukan hal yang baru. Pengakuan internasional atas konsepsi hukum Negara Nusantara atau yang kini lebih dikenal dengan Negara Kepulauan (*archipelagic state*) bagi Indonesia merupakan suatu bentuk pencapaian yang nyata dari rangkaian upaya diplomasi yang dilakukan oleh diplomat-diplomat terbaik bangsa ini 34 tahun yang lalu. Tindakan unilateral Indonesia yang tertuang dalam Deklarasi 13 Desember 1957 atau disebut Deklarasi Djuanda, Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, dan Pengumuman Pemerintah tanggal 17 Februari 1973 tentang Landas Kontinen mendapat afirmasi multilateral dengan dimasukkannya konsepsi Negara Kepulauan secara khusus dalam Pasal 46 hingga 54 Konvensi Hukum Laut Internasional 1982.¹

¹ Lebih jauh mengenai upaya diplomasi dalam mengukuhkan konsepsi Negara Nusantara ini terdapat dalam Mochtar Kusumaatmadja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut III* (Bandung: PT Alumni, 2003).

Pencapaian ini diperoleh melalui perjalanan yang tidak mudah. Namun keberhasilan yang telah dicapai menunjukkan bahwa diplomasi yang dilakukan dengan cermat dan sungguh-sungguh membuahkan hasil yang sebanding bagi kepentingan nasional negara. Wilayah antarpulau dan selat—yang tadinya perairan bebas yang bisa dimasuki oleh siapa pun—kini utuh di bawah kedaulatan Indonesia. Hasilnya, wilayah kedaulatan Indonesia bertambah tiga kali lipat dari luas wilayah sebelum diakuinya Rezim Negara Kepulauan.

Idealnya, pencapaian ini menjadi penyemangat untuk mulai membangun Indonesia berdasarkan keunggulan geografisnya sebagai negara kepulauan. Dalam perkembangan selanjutnya, cara pandang pembangunan negara—terutama untuk infrastruktur fisiknya—malah ditarik ke wilayah darat. Sudah puluhan tahun sejak Indonesia diakui dunia sebagai Negara Kepulauan, namun infrastruktur laut tidak kunjung dibangun. Masyarakat nelayan dan pesisir tetap menjadi kelompok yang termiskin dalam lapisan sosial masyarakat dan industri serta perekonomian di sektor kelautan tidak berkembang. Selain itu, persoalan keamanan dan kejahatan yang terjadi di wilayah laut pun semakin marak. Hal ini menimbulkan pertanyaan seputar kehadiran negara di wilayah tersebut.

Pemerintah bukannya tidak mempunyai kebijakan tentang pembangunan di wilayah laut. Hanya saja, kebijakan yang dibangun cenderung hanya fokus pada satu/beberapa sektor saja dalam hal pengelolaan domain laut ini. Hal ini juga diperparah dengan tidak adanya keberlanjutan saat terjadi pergantian masa pemerintahan, padahal di setiap masa pemerintahan, selalu ada kebijakan mengenai sektor maritim. Pada era kepemimpinan Soekarno, sinergitas yang baik antara diplomasi melalui lobi-lobi, negosiasi, dan tawaran inisiatif oleh Kementerian Luar Negeri (Kemlu) serta pembangunan kekuatan Angkatan Laut (AL) dan Angkatan Udara (AU)—yang diakui dunia sebagai yang terbaik di wilayah selatan bumi, menghasilkan pengakuan

atas status negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan. Namun, pada masa pemerintahan Soeharto fokus kebijakan maritimnya hanya pada delimitasi batas-batas maritim dengan negara tetangga, penguatan identitas maritim dengan konsepsi Wawasan Nusantara, dan pembangunan industri maritim dengan dibentuknya Badan Penerapan dan Pengkajian Teknologi (BPPT) dan Badan Pengelola Industri Strategis (BPIS).² Prioritas era Orde Baru yang menekankan pada stabilitas politik melalui kontrol sosial politik atas masyarakat mengakibatkan fokus terhadap kebijakan yang terkait dengan wilayah laut menjadi bergeser.³

Saat Habibie memerintah, lahir Deklarasi Bunaken pada 26 September 1998 yang ditindaklanjuti dengan *the Ocean Charter*. Deklarasi Bunaken pada intinya menegaskan bahwa visi pembangunan dan persatuan nasional Indonesia juga harus berorientasi laut. Diharapkan semua jajaran pemerintah dan masyarakat memberikan perhatian untuk pengembangan, pemanfaatan, dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia. Kemudian Abdurrahman Wahid membentuk Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Dewan Maritim Indonesia. Setelahnya, Megawati mengeluarkan *Seruan Sunda Kelapa* pada 21 Desember 2001 diikuti Gerakan Pembangunan (Gerbang) Mina Bahari. Gerakan ini memuat paradigma maritim yang mencakup pembangunan wawasan bahari, penegakan kedaulatan di laut, pengembangan industri dan jasa maritim, pengaturan wilayah pesisir dan pulau-pulau terdepan, pengelolaan kawasan laut, dan pengembangan hukum nasional di

² Siskha Prabawaningtyas, "Poros Maritim dan Reformasi TNI", dipresentasikan dalam Diskusi Publik di Center for Strategic and International Studies (CSIS), *Poros Maritim Dunia: Evolusi Diplomasi Pertahanan dan Kelanjutan Reformasi Militer*, 5 Oktober 2016.

³ Misalnya saja dengan adanya dominasi peran Angkatan Darat dibandingkan Angkatan Laut maupun Udara dalam tubuh TNI. Dominasi ini mengakibatkan fokus anggaran untuk pembangunan postur pertahanan menjadi lebih besar untuk keperluan pertahanan di darat sehingga pertahanan laut dan udara cenderung tidak mengalami perkembangan yang signifikan pada masa itu.

bidang maritim.⁴ Kenyataannya, pada tataran praktik, implementasi visi dan kebijakan tersebut belum optimal, menyeluruh dan berkelanjutan. Ketika pemerintahan berganti maka instansi yang terkait dengan kebijakan strategisnya pun berganti. Dalam konteks pembangunan sektor maritim, yang terjadi adalah proses pembelajaran yang berulang-ulang tanpa ada kesempatan pengembangan isu-isu maritim secara berkelanjutan.

Tidak mengherankan ketika Poros Maritim Dunia (selanjutnya disingkat menjadi PMD) dicetuskan, konsep ini langsung menjadi sebuah kata kunci yang sangat populer. Banyak kalangan yang pesimistis dan menantikan perkembangan implementasinya. Namun, gagasan mengenai kelautan akan tetap menarik perhatian rakyat. Hal ini karena sebagai negara kepulauan, jati diri bangsa ini memang tidak dapat dipisahkan dari laut. Segala hal tentang laut akan secara alami menarik perhatian rakyat.

Poros Maritim Dunia terdiri atas tujuh pilar utama penopang agenda pembangunan nasional, salah satunya adalah Diplomasi Maritim. Diplomasi maritim diterjemahkan sebagai ajakan kepada **semua mitra** Indonesia untuk bekerja sama dalam bidang kemaritiman dan berupaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.⁵ Mitra di sini jelas tidak hanya merujuk pada 13 institusi/lembaga⁶

⁴ Subaktian Lubis, *Memaknai Hari Nusantara: Deklarasi Djoeanda sebagai Pilar Utama Mewujudkan Kesatuan Wilayah NKRI*, diakses pada 11 Agustus 2016 dari <http://www.mgi.esdm.go.id/content/memaknai-hari-nusantara-deklarasi-djoeanda-sebagai-pilar-utama-mewujudkan-kesatuan-wilayah>.

⁵ “Diplomasi Maritim dalam Kerangka Kerja sama ASEAN” (non paper), Direktorat Politik dan Keamanan ASEAN (Januari 2016), 1.

⁶ 13 lembaga ini terdiri atas enam lembaga yang memiliki satgas patrol di laut (TNI AL, POLRI/Direktorat Kepolisian Perairan, Kementerian Perhubungan/Direktorat Jenderal Hubungan Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan/Direktorat Jenderal PSDKP, Kementerian Keuangan/Direktorat Jenderal Bea Cukai, dan Bakamla) dan 7 lembaga yang tidak memiliki satgas patroli di laut

negara yang memiliki kewenangan di laut berdasarkan peraturan perundang-undangan, tetapi juga mencakup aktor-aktor internasional, terutama negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara yang juga menaruh perhatian terhadap isu-isu ini.

Untuk melihat bagaimana dinamika diplomasi antarmitra tersebut dalam kerangka ASEAN, tulisan ini dibagi menjadi tiga bagian. *Pertama*, mengulas perkembangan diplomasi maritim dalam hubungan internasional. *Kedua*, melihat bagaimana diplomasi maritim Indonesia dalam kerangka ASEAN. *Ketiga*, melihat bagaimana Diplomasi Maritim Indonesia dalam konteks Poros Maritim Dunia, dan ditutup dengan kesimpulan.

B. Perkembangan Diplomasi Maritim dalam Hubungan Internasional

Dalam hubungan internasional, diplomasi merupakan instrumen utama dalam penerapan kebijakan luar negeri. Landasan utama dalam tataran praktiknya adalah kepentingan nasional, dan pada dasarnya merupakan bentuk pengelolaan hubungan internasional. Semula, diplomasi dipahami sebagai sebuah cara damai untuk menjaga hubungan antarnegara melalui representasi para diplomat berdasarkan kepentingan nasional.⁷ Dengan demikian, diplomasi haruslah terpisah dari cara-cara yang menggunakan unsur kekerasan ataupun ancaman. Seiring perkembangan zaman, pengertian diplomasi bertransformasi dan mengalami perluasan makna.

Terdapat perbedaan pemahaman di antara para pakar diplomasi mengenai diplomasi dan perdebatan mengenai bagaimana diplo-

(Kementerian Pariwisata, Kementerian Kesehatan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Kehutanan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Badan Narkotika Nasional, dan Pemerintah Daerah).

⁷ Wilfried Bolewski, *Diplomacy and International Law in Globalized Relations* (Berlin: Springer, 2007), 3.

masi kini mengalami transformasi dan perluasan makna. Secara garis besar, mereka terbagi menjadi tiga kelompok besar. Kelompok pertama memandang diplomasi sebagai sebuah institusi berbasis negara (*state-based institution*) yang melibatkan diplomat profesional terakreditasi dari Kementerian Luar Negeri dan kedutaan-kedutaannya, sebagaimana yang diatur dalam Konvensi Wina 1961 tentang Hubungan Diplomatik dan Konvensi Wina 1963 tentang Hubungan Konsuler. Kelompok ini memandang bahwa para diplomatlah yang berhak merepresentasikan, bernegosiasi, dan mengomunikasikan kepentingan teritorial dan kedaulatan negara mereka dengan diplomat dari negara lain, dan mencari, jika dipandang perlu, pandangan lain—baik yang resmi maupun yang tidak resmi—dalam upaya memajukan kepentingan negara.⁸

Kelompok berikutnya mengatakan bahwa diplomasi sebagian memang merupakan sebuah institusi berbasis negara, namun sebagiannya lagi lebih akurat dikonseptualisasikan sebagai bagian dari sistem diplomatik nasional (*National Diplomatic System/NDS*) yang lebih luas, mencakup aktor-aktor lain yang memiliki pengaruh, dan sering kali melalui jaringan kebijakan (*policy network*). Sementara itu, golongan yang terakhir menegaskan bahwa diplomasi bukanlah aktivitas eksklusif milik negara semata. Diplomasi kini lebih dipandang sebagai proses komunikasi dan representasi yang memfasilitasi interaksi sosial antarmanusia yang memiliki perbedaan-perbedaan.⁹

Lebih lanjut, Jean-Robert Leguey-Feilleux mengatakan bahwa pada intinya, diplomasi adalah ide untuk mengomunikasikan, berinteraksi, mempertahankan hubungan, dan bernegosiasi dengan

⁸ Pauline Kerr dan Geoffrey Wiseman, “Introduction,” dalam *Diplomacy in a Globalizing World: Theories and Practices* (New York: Oxford University Press, 2013), 4.

⁹ Kerr dan Wiseman, “Introduction,” 5.

negara dan aktor internasional yang lain.¹⁰ Definisi ini menunjukkan bahwa para pelaku diplomasi kini bertambah seiring diakuinya organisasi internasional, perusahaan transnasional, media, bahkan kelompok dengan paham politik tertentu serta individu sebagai pelaku dalam hubungan internasional. Hal ini sejalan dengan Didzis Klavins yang mengatakan bahwa diplomasi—yang sejak pertengahan abad ke-15 dikenal sebagai instrumen penting kebijakan luar negeri suatu negara—menjadi luas setelah Perang Dingin. Peran negara telah berubah sebagai respons dari berubahnya lingkungan internasional dan pengikutsertaan aktor-aktor baru. Sebagai hasilnya, diplomasi pun berubah. Proses multilateral yang terkait dengan keamanan, ekonomi, sosial, teknologi, dan perubahan lainnya memengaruhi hakikat diplomasi hari ini. Oleh karena itu, diplomasi modern telah menjadi proses transnasional dari hubungan sosial yang tercipta dengan meluasnya komunitas diplomatik itu sendiri.¹¹

Secara sederhana, perubahan besar yang terjadi dalam diplomasi menurut Klavins dapat dilihat dalam Tabel 6.1.

Bila dikaitkan dengan isu maritim, perspektif diplomasi yang paling tepat digunakan adalah perspektif dari kelompok kedua. Hal ini karena isu maritim memiliki kompleksitas yang menarik. Sebagian isu maritim terkait dengan karakter politik konvensional, yakni kedaulatan dan sumber daya alam yang merupakan kepentingan nasional setiap negara. Sebagian isu lainnya merupakan isu-isu kontemporer berupa ancaman non-tradisional. Oleh karena itu, diplomasi maritim lebih tepat menggunakan pendekatan multisektor dan multiaktor.

¹⁰ JR Leguey Feilleux, *The Dynamics of Diplomacy* (Boulder: Lynne Rienner Publisher, 2009), 1.

¹¹ Didzis Klavins, "Understanding the Essence of Modern Diplomacy," (2009): 3, diakses pada 7 Oktober 2016 dari <http://www.culturaldiplomacy.org/academy/content/pdf/participant-papers/2011-12-cdac/Understanding-the-Essence-of-Modern-Diplomacy-Didzis-Klavins.pdf>.

Tabel 6.1 Perubahan Diplomasi Menurut Klavins

Indikator	Dulu	Sekarang
Aktor	Negara	Negara dan aktor selain negara
Format	Dominan kerja sama bilateral	Kerja sama multilateral menjadi lebih dominan
Institusi	Monopoli Kementerian Luar Negeri dalam pengimplementasian Kebijakan Luar Negeri	Kebijakan Luar Negeri mulai didelegasikan ke institusi-institusi terkait
Karakter	Eksklusif hanya bagi institusi diplomatik dalam merepresentasikan isu-isu penting pemerintahan	Peran organisasi non-pemerintahan meningkat
Pertukaran Informasi	Masih dengan cara-cara tradisional dan dihadiri oleh generalis	Cara-cara berkomunikasi menjadi lebih beragam. Keseimbangan antara generalis dan spesialis diperbaiki. Peran ahli menjadi lebih penting
Perencanaan dan pengambilan keputusan	Pengendalian terhadap acara internasional setempat berdasarkan perencanaan kebijakan yang telah dibuat sebelumnya	Cepatnya pertukaran informasi meminimalisasi pentingnya kebijakan yang telah direncanakan sebelumnya. Pengambilan keputusan secara cepat semakin ditegaskan

Sumber: Klavins (2009) (ditabelkan oleh penulis berdasarkan pemaparan Klavins)

Apabila diplomasi dapat secara sederhana diterjemahkan sebagai suatu bentuk pengelolaan hubungan internasional, diplomasi maritim secara sederhana juga dapat diartikan sebagai suatu bentuk pengelolaan hubungan internasional melalui domain maritim.¹² Pengelolaan di sini bukan berarti mengecualikan penggunaan kekerasan atau ancaman karena pada waktu-waktu tertentu ada juga jenis diplomasi yang memanfaatkan elemen ini. Pengelolaan dalam hal ini adalah

¹² Christian Le Miere, *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges* (New York: Routledge, 2014), 20.

penggunaan modal maritim untuk mengelola hubungan antaraktor itu sendiri.

Pada zaman imperialisme, ketika perang masih sering terjadi, diplomasi maritim dikenal dengan istilah *gunboat diplomacy* atau dalam bahasa Indonesia diterjemahkan sebagai diplomasi kapal perang. Diplomasi ini pada dasarnya membolehkan aktor memaksa/menekan pihak lain sambil tetap menghindari konflik berskala besar dan segala kerugian yang menyertainya. Praktik ini umum dilakukan oleh kekuatan militer suatu negara—berdasarkan perintah maupun keputusan dari pemegang kekuasaan tertinggi di negara tersebut—ketika kesenjangan kekuatan militer dan minimnya hukum internasional masih memungkinkan tindakan intimidasi semacam itu. Meskipun hukum internasional telah banyak berkembang dan kondisi dunia saat ini—paling tidak di kawasan Asia Tenggara—masih relatif damai, praktik diplomasi kapal perang pada kenyataannya masih digunakan. Aktor yang mempraktikkannya pun menjadi tidak terbatas pada kekuatan militer, namun kini juga mencakup ranah sipil.¹³

Meskipun pada praktikanya masih sering dilakukan, penggunaan istilah diplomasi kapal perang saat ini sudah dianggap kurang tepat lagi digunakan dalam kompleksitas isu yang berkembang. Diplomasi terkait isu maritim kini tidak hanya terbatas pada penggunaan kapal perang saja. Canggihnya perkembangan teknologi persenjataan mengakibatkan penggunaan istilah diplomasi kapal perang terasa kurang sesuai. Diciptakannya fregat berpeluru kendali, kapal perusak, berbagai jenis *drone*, misil, satelit membuat istilah *gunboat* terasa kuno. Selain itu, fungsi diplomasi pada masa damai ini lebih menitikberatkan pencegahan terjadinya sengketa atau perang dan penanganan berbagai

¹³ Penggunaan diplomasi kapal perang melalui ranah sipil, misalnya praktik penggunaan kapal patroli oleh Pengawas Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) RI maupun kapal patroli Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI.

isu lain di luar isu pertahanan dan keamanan suatu wilayah. Dengan demikian, istilah diplomasi maritim saat ini lebih tepat dan lebih netral digunakan untuk menggambarkan aktivitas diplomasi yang berkaitan dengan domain maritim.

Istilah diplomasi maritim yang lebih netral pun menimbulkan konsekuensi terhadap perluasan aktor dalam kategori diplomasi ini. Bila melihat kompleksitas isu yang terjadi dalam ruang lingkup maritim, institusi nasional yang bertanggung jawab, terutama terkait kerja sama sektoral dengan negara-negara mitra di kawasan Asia Tenggara pun beragam. Tidak hanya terbatas pada Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL) sebagai ujung tombak negara dalam hal pertahanan dan keamanan di laut dan Kementerian Luar Negeri sebagai ujung tombak negara dalam hal kebijakan luar negeri. Pembentukan Kementerian Koordinator Maritim (Kemenko Maritim), penguatan institusi Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), pembentukan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakamla), dan pembangunan infrastruktur laut melalui kementerian/lembaga teknis lainnya, seperti Kementerian Perhubungan khususnya Hubungan Laut (Hubla), Kementerian Pembangunan Umum dan Perumahan Rakyat (KemenPU/PR) serta pihak BUMN, misalnya PT Pelindo yang masing-masing memiliki fungsi dan tujuannya tersendiri pun, memiliki porsi tersendiri dalam kerangka diplomasi maritim.

Menurut Le Mière, ada tiga spektrum aktivitas yang dapat diterapkan dalam lingkup diplomasi maritim, yakni *co-operative maritime diplomatic*, *persuasive maritime diplomatic*, dan *coercive maritime diplomatic*.¹⁴ *Coercive maritime diplomatic* merupakan salah satu fungsi negara dan instrumen bagi pemerintah yang bertujuan menggunakan kekuatan Angkatan Laut (AL) atau ancaman dari kekuatan AL, di luar aksi perang, dalam rangka mengamankan keuntungan atau meng-

¹⁴ Christian Le Mière, *Maritime Diplomacy*, 20.

hindari kerugian dalam upaya penyelesaian sengketa internasional.¹⁵ Mobilitas, fleksibilitas, dan kemampuan bertarung Angkatan Laut menjadi instrumen pemaksa yang efektif bagi kebijakan luar negeri. Hal yang sering terjadi, instrumen ini digunakan untuk mengubah perilaku suatu entitas yang dianggap dapat merugikan kepentingan nasional. Bisa juga instrumen ini dipakai untuk memaksa dua belah pihak yang saling berseteru untuk berdamai melalui pihak ketiga. Selain itu, opini domestik dan internasional juga penting untuk dipertimbangkan sebelum memilih untuk menggunakan instrumen pemaksa melalui Angkatan Laut. Senada dengan yang dikatakan Sir James Cable, *Coercive diplomacy* tentu dapat mencapai tujuan kebijakan luar negeri yang nyata. Namun, untuk mencapai hal tersebut diperlukan perpaduan yang cermat antara kemampuan politis, diplomatik, dan Angkatan Laut.¹⁶

Sebagai contoh, hal yang belakangan ini sering dipraktikkan oleh pemerintah Tiongkok dalam konteks klaim atas wilayah Laut Cina Selatan. Selain rutin menggelar patroli keamanan di wilayah yang menjadi klaimnya, Tiongkok juga rutin melakukan latihan militer di wilayah tersebut. Misalnya, latihan militer yang dilakukan oleh Armada Laut Selatan Angkatan Laut Republik Rakyat Tiongkok (RRT) selama 23 hari, mulai tanggal 4 Mei 2016 di kawasan Laut Cina Selatan, Samudra Hindia Timur, dan Samudra Pasifik Barat.¹⁷ Latihan ini melibatkan dua kapal perusak, dua fregat, dan dua kapal pasokan. Masing-masing kapal dilengkapi tiga helikopter dan puluhan pasukan

¹⁵ Vijay Sakhuja, "Coercive Maritime Diplomacy," Institute of Peace and Conflict Studies, 3 Agustus 2005, diakses pada 26 September 2016 dari <http://www.ipcs.org/article/terrorism/coercive-maritime-diplomacy-1810.html>.

¹⁶ Matthew Scarlett, "Coercive Naval Diplomacy," Defence Technical Information Center, 5 April 2009, diakses pada 26 September 2016 dari <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a503100.pdf>.

¹⁷ Luan (ed), "Chinese Navy to Conduct Drill in South China Sea," *Xinhua*, 4 Mei 2016, diakses pada 18 Agustus 2016 dari http://news.xinhuanet.com/english/2016-05/04/c_135334410.htm.

khusus.¹⁸ Latihan ini jelas dimaksudkan untuk merespons ketegangan yang semakin meningkat seiring meningkatnya pengerahan kekuatan militer Amerika Serikat (AS) di wilayah tersebut. Hal ini tidak mengherankan, mengingat dua bulan sebelumnya diketahui bahwa AS telah mengerahkan Kapal Induk USS John Stennis bersama dua kapal perusak dan dua kapal pengawal ke Laut Cina Selatan.¹⁹

Upaya diplomatik tersebut sebenarnya tetap tidak dapat digunakan untuk mengklaim wilayah laut secara *de facto*, sebagaimana dipahami dan dikhawatirkan secara keliru oleh sebagian besar pemerhati kasus ini. Hal ini disebabkan situasi hukum wilayah laut berbeda dengan wilayah darat. Bila wilayah darat dapat dimiliki secara *de facto* dengan penyelenggaraan administrasi pemerintahan secara berkelanjutan selama kurun waktu tertentu, tidak demikian halnya dengan wilayah laut. Dalam hukum laut internasional, asas yang berlaku adalah *land dominates the sea*, artinya wilayah laut hanya dapat ditentukan dari kepemilikan atas wilayah darat. Dengan demikian, patroli terus-menerus yang dilakukan AL Tiongkok di wilayah Laut Cina Selatan tidak dapat dianggap sebagai upaya penyelenggaraan pemerintahan yang berkelanjutan, namun lebih tepat digambarkan sebagai bentuk *coercive maritime diplomacy* atas wilayah laut yang diklaimnya.

Permasalahan yang berlarut-larut terkait klaim sepihak RRT atas sebagian besar wilayah Laut Cina Selatan sebenarnya diakibatkan oleh banyaknya pakar yang mencampur adukkan pendekatan hukum dengan pendekatan politik dalam memandang kasus ini. Hal ini sebenarnya tidak mengherankan karena hukum dan politik memang

¹⁸ Franz-Stefan Gady, "Chinese's Navy Conducts South China Sea Drills Involving Spratly and Paracel Islands," *The Diplomat*, 5 Mei 2016, diakses pada 18 Agustus 2016 dari <http://thediplomat.com/2016/05/chinas-navy-conducts-south-china-sea-drills-involving-paracel-and-spratly-islands/>.

¹⁹ "AS Kirim Kapal Induk dan 2 Kapal Perusak ke Laut Cina Selatan," VOA, 5 Maret 2016, diakses pada 18 Agustus 2016 dari <http://www.voaindonesia.com/a/as-kirim-kapal-induk-ke-laut-china-selatan-/3220918.html>.

tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Namun, dalam menganalisis kasus yang berkaitan dengan wilayah kedaulatan sebuah negara, perlu penegasan yang jelas antara pendekatan yang dilakukan agar analisisnya menjadi lebih tegas. Penggunaan instrumen diplomasi yang berada di bawah kebijakan politik jelas tidak akan memengaruhi kedudukan kasus tersebut di mata hukum, tetapi dampak terhadap hubungan politik RRT dengan negara-negara lain dapat diukur dan diperkirakan. Dari kacamata hubungan internasional, upaya diplomatik RRT dalam memamerkan kekuatan Angkatan Laut-nya lebih tepat diartikan sebagai seruan tegas bahwa negara itu memiliki kemampuan yang dapat disetarakan dengan kemampuan Angkatan Laut AS sehingga AS perlu mempertimbangkan matang-matang sebelum ikut campur dalam urusan klaim sepihak tersebut.

Jenis aktivitas diplomasi yang kedua adalah *persuasive maritime diplomatic*. *Persuasive maritime diplomatic* adalah salah satu aktivitas diplomasi yang dilakukan pada masa damai. Aktivitas diplomasi maritim yang masuk dalam kategori ini berbeda dengan aktivitas *coercive* karena tujuannya bukan menciptakan efek paksaan atau hambatan bagi negara atau aktor lain. Aktivitas ini juga berbeda dengan *co-operative maritime diplomatic* karena tidak ada unsur kerja sama di dalamnya. Pada umumnya, aktivitas *persuasive* dilakukan untuk meningkatkan pengakuan atas kekuatan maritim suatu negara serta membangun wibawa negara tersebut di dunia internasional. Aktivitas ini tidak ditujukan pada suatu negara tertentu, melainkan ditujukan pada seluruh khalayak internasional untuk memperlihatkan bahwa negara yang bersangkutan mampu hadir dan efektif dalam menegakkan kedaulatannya. *Persuasive maritime diplomacy* dapat ditunjukkan dengan praktik *showing the flag* atau memberikan sinyal bendera di mana kapal AL suatu negara hanya muncul untuk memberikan tanda yang menunjukkan kehadiran dan kapabilitasnya, tanpa mencoba memengaruhi kebijakan negara lain.

Contoh lain yang dapat dikategorikan sebagai *persuasive diplomacy* yang tidak dilakukan oleh AL adalah tindakan Presiden Jokowi dalam menggelar rapat di atas kapal perang KRI Imam Bonjol-383 setelah insiden penembakan kapal penangkap ikan Tiongkok, Han Tan Chou pada 22 Juni 2016. Protes pemerintah Tiongkok atas penembakan kapal penangkapan ikannya dibalas dengan aktivitas diplomatik yang mengisyaratkan penegasan kedaulatan dengan hadirnya Presiden beserta sejumlah menteri dan pejabat tinggi negara di Natuna. Pejabat yang hadir antara lain Menteri Koordinator Politik Hukum dan Keamanan Luhut Binsar Pandjaitan, Menteri Luar Negeri Retno L.P. Marsudi, Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Sudirman Said, Panglima TNI Jenderal Gatot Nurmantyo, dan Kapolri Jenderal Badrodin Haiti.²⁰ Kehadiran presiden beserta jajarannya secara tidak langsung menunjukkan keseriusan Indonesia dalam menanggapi masalah pencurian ikan dalam wilayah yurisdiksinya. Tindakan ini juga sekaligus menegaskan penolakan Indonesia atas klaim sepihak yang dilakukan Tiongkok atas wilayah yang diakuinya sebagai “wilayah penangkapan ikan tradisional”-nya tersebut.

Jenis aktivitas diplomasi maritim yang lain adalah *co-operative maritime diplomacy*. Sebagaimana namanya, aktivitas diplomasi jenis ini melibatkan unsur kerja sama dalam praktiknya. Selain itu, aktivitas ini melibatkan penggunaan aset maritim yang memiliki kemampuan menggunakan kekuatannya. Hal ini berarti, kapal yang digunakan untuk praktik diplomasi ini pada waktu dan kondisi yang berbeda juga mampu melakukan kegiatan pemaksaan dan operasi keamanan. Namun, dalam konteks diplomasi kerja sama ini kapal tersebut tidak

²⁰ Anggi Kusumadewi, “Rapat di atas Kapal Perang di Natuna, Jokowi ‘Gertak China,’” *CNN Indonesia*, 23 Juni 2016, diakses pada 13 Oktober 2016 dari <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20160623091859-20-140309/rapat-di-atas-kapal-perang-di-natuna-jokowi-gertak-china/>.

sedang menggunakan kemampuan merusak maupun menggunakan kekuatannya untuk melawan pihak lain, melainkan murni hanya menjalankan aktivitas damai bersama. Contoh diplomasi maritim jenis ini antara lain latihan perang bersama antara Angkatan Laut negara-negara Asia Tenggara, atau pertukaran personel Angkatan Laut se-Asia, kerja sama penyaluran bantuan kemanusiaan dan pemulihan akibat bencana, dan kerja sama latihan pencarian dan penyelamatan di laut.

Ketiga spektrum aktivitas diplomasi maritim tersebut dapat diaplikasikan dalam tiga kondisi yang berbeda, yakni waktu perang, krisis, dan damai. Dalam situasi perang, ada dua alternatif diplomasi maritim yang dapat dilakukan negara di wilayah lautnya. *Pertama*, dengan tegas mengerahkan kekuatan AL yang dimiliki untuk menjalankan upaya pertahanan dan keamanan. *Kedua*, menjalankan diplomasi kapal perang untuk menghindari perang terbuka yang akan menimbulkan kerugian yang lebih besar. Dalam situasi krisis, *hotline communication*, baik antarpemimpin tertinggi negara maupun pemimpin tertinggi militer, dapat digunakan sebagai upaya mencegah konflik lebih lanjut atau dapat pula menggunakan mekanisme pengelolaan konflik regional maupun global yang telah disepakati bersama. Adapun pada saat damai, diplomasi maritim yang dilakukan lebih pada melakukan upaya pencegahan konflik dan penanganan isu melalui berbagai mekanisme diplomatik, baik di tingkat regional—dalam bentuk kerja sama strategis bilateral, maupun yang secara lebih luas berdasarkan aturan hukum internasional.²¹

Pada akhirnya, diplomasi maritim merupakan kegiatan yang tidak dapat dilakukan secara terpisah-pisah. Diplomasi ini lebih tepat

²¹ Iis Gindarsah, "Global Maritime Fulcrum: Recalibrating Our Defence and Diplomacy," dipresentasikan dalam Diskusi Publik di Center for Strategic and International Studies (CSIS), *Poros Maritim Dunia: Evolusi Diplomasi Pertahanan dan Kelanjutan Reformasi Militer*, 5 Oktober 2016.

digambarkan sebagai spektrum kegiatan yang mencakup aktivitas, mulai dari yang sifatnya kerja sama, hingga yang bersifat mengancam/memaksa. Spektrum yang terakhir ini bila dipaksakan terlalu jauh dapat mencapai semacam bentuk perang. Oleh karena itu, perlu digarisbawahi bahwa tujuan diplomasi maritim adalah keberlanjutan kebijakan untuk tidak melakukan perang. Secara esensial, diplomasi maritim mengisi gap antara perang militer dan diplomasi sipil, sekaligus menyediakan instrumen dan pilihan bagi para pengambil kebijakan untuk secara bertahap mencapai tujuan jangka pendek dan jangka panjangnya melalui mekanisme yang dilaksanakan secara multisektor dan multiaktor.

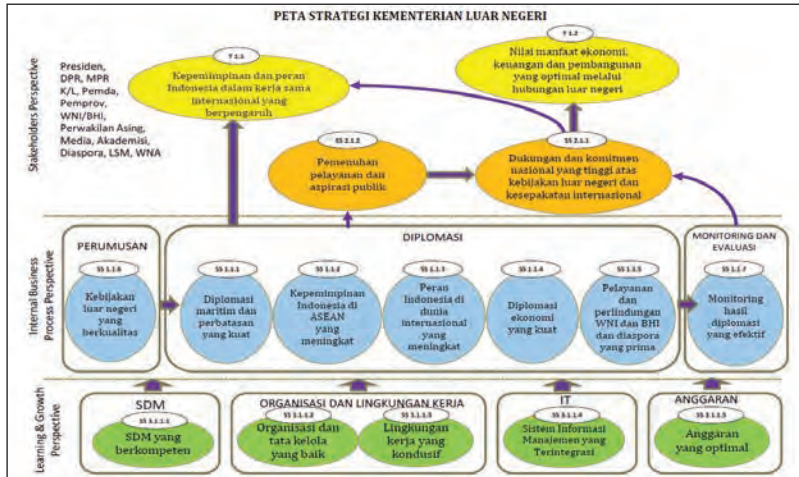
C. Diplomasi Maritim Indonesia di ASEAN

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di ASEAN, selalu menjadi yang terdepan dalam memberikan inisiatif terkait kerja sama maritim di kawasan. Hal ini tidak terlepas dari usaha keras para diplomat di Kemlu. Dalam Laporan Kinerja Kemlu Tahun 2015, disebutkan bahwa untuk mencapai kebijakan luar negeri yang berkualitas, ada lima hal yang harus dicapai oleh Kemlu dalam konteks diplomasinya, di antaranya diplomasi maritim dan perbatasan yang kuat serta kepemimpinan Indonesia di ASEAN yang meningkat.²²

Berdasarkan hasil evaluasi kinerja, diketahui bahwa Kemlu berhasil mengoptimalkan diplomasi maritim dan perbatasan yang kuat serta kepemimpinan Indonesia di ASEAN. Hal ini terlihat dari capaian yang diperoleh dalam dua kategori tersebut. Beberapa prakarsa dan rekomendasi strategis Indonesia di bidang Kemaritiman dan Pengelolaan Perbatasan adalah:²³

²² Kementerian Luar Negeri, *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2015*, Buku I dan II, diakses pada 12 Oktober 2016 dari [http://www.kemlu.go.id/AKIP/LKJ%20Kemenlu%202015%20\(Buku%20I-II%20Full%20Version\)](http://www.kemlu.go.id/AKIP/LKJ%20Kemenlu%202015%20(Buku%20I-II%20Full%20Version)).

²³ Kementerian Luar Negeri, *Laporan Kinerja*, 50.



Sumber: Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri (2015)

Gambar 6.1 Peta Strategi Kementerian Luar Negeri RI

- 1) Prakarsa dalam *East Asia Summit (EAS) Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation* pada KTT ke-10 EAS di Kuala Lumpur. Prakarsa ini memiliki signifikansi yang strategis mengingat peserta EAS terdiri atas negara anggota ASEAN dan delapan negara mitra strategis ASEAN yang memiliki pengaruh, peran, dan kepentingan besar di kawasan. Indonesia memiliki kepentingan strategis dalam upaya pengembangan kerja sama di bidang maritim, terutama di kawasan yang bersifat lebih komprehensif daripada hanya terfokus pada aspek Keamanan Maritim. Prakarsa ini juga sebagai salah satu upaya memelihara kawasan laut yang stabil, aman, damai, dan dapat memberikan kemakmuran bagi masyarakat di kawasan. Lima pilar dan kerja sama utama dalam Pernyataan EAS ini adalah: (1) Pembangunan ekonomi maritim berkelanjutan; (2) Pemajuan perdamaian, stabilitas, dan keamanan; (3) Upaya mengatasi berbagai tantangan lintas batas; (4) Konektivitas maritim; dan (5) Kerja sama antarlembaga penelitian.

- 2) Prakarsa pembentukan ASEAN Seaport Interdiction Task Force (ASITF) mendapatkan dukungan dari seluruh negara anggota ASEAN. Hal ini cukup krusial bagi Indonesia mengingat jalur perairan merupakan salah satu pintu masuk bagi berbagai produk, termasuk obat-obatan terlarang. Manfaat prakarsa ini bagi Indonesia adalah mengurangi penyalahgunaan, pencegahan penyebaran obat-obatan terlarang, dan sebagai wujud penegakan hukum di Indonesia melalui kerja sama regional, terutama dalam berkontribusi mewujudkan aspirasi *drug-free ASEAN*.
- 3) Prakarsa dalam ASEAN *Guidelines for Preventing the Entry of Fish and Fishery Products from IUU Fishing Activities into the Supply Chain*, yang disahkan pada Pertemuan Menteri Pertanian ASEAN ke-37 di Manila, Filipina. Hal ini sangat strategis bagi kepentingan Indonesia sebagai negara yang ingin mengedepankan sektor maritimnya dan ingin memberantas praktik IUU *Fishing*.

Kepemimpinan Indonesia di ASEAN meningkat. Hal ini terlihat tidak hanya dari prakarsa Indonesia untuk menengahkan isu maritim dalam forum EAS, tetapi juga dalam peran Indonesia sebagai inisiator penguatan kapasitas dari *ASEAN Institute for Peace and Reconciliation (AIPR)*. Indonesia juga terus memperjuangkan penghormatan hak-hak buruh migran di ASEAN. Selain itu, dalam isu Laut Cina Selatan, Indonesia memainkan peranan penting dalam mendorong penyelesaian dini *Code of Conduct (CoC)* dan implementasi *Declaration of Conduct (DoC) in the South China Sea* secara penuh dan efektif.²⁴

Jika ditelusuri dalam Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri RI Tahun 2015–2019, dapat dilihat bahwa diplomasi maritim dimaknai sebatas negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai kerja sama kemaritiman dan penetapan serta

²⁴ Kementerian Luar Negeri, *Laporan Kinerja*, 53.

penanganan permasalahan perbatasan laut dan darat.²⁵ Pemahaman ini mengecilkan ruang lingkup diplomasi maritim sebagaimana telah dipaparkan sebelumnya. Kemlu memiliki empat peran penting dalam hal Diplomasi Maritim, yakni: (1) mengarusutamakan dan memperjuangkan isu kelautan dan maritim di berbagai forum regional dan internasional; (2) menyelesaikan perundingan perbatasan Indonesia; (3) mengidentifikasi dan menjajaki kemungkinan pengembangan kerja sama kelautan; dan (4) mempromosikan pembangunan kelautan Indonesia.²⁶

Melalui berbagai mekanisme yang tersedia di tingkat regional ASEAN, Kemlu telah mengupayakan untuk terus mengamankan kepentingan Indonesia dalam isu maritim di kawasan. Dengan kondisi geografis kawasan yang dikelilingi oleh laut, isu maritim menjadi salah satu isu bersama sehingga selalu relevan untuk dibahas dalam berbagai jenis kerja sama di ASEAN. Perhatian para kepala negara atas isu ini ditegaskan dalam Deklarasi *ASEAN Concord II (Bali Concord II)* yang ditandatangani pada 7 Oktober 2003. Deklarasi ini menyebutkan bahwa isu maritim bersifat lintas negara dan karena itu perlu ditangani secara menyeluruh, terintegrasi, dan komprehensif dengan menggalang saling pengertian dan kerja sama yang lebih erat di antara negara-negara anggota ASEAN melalui berbagai forum di ASEAN.

Dalam pembentukan Komunitas ASEAN, kerja sama maritim ini dimasukkan ke dalam Pilar Komunitas Politik Keamanan. Ada dua poin yang tertuang dalam cetak biru komunitas politik keamanan ASEAN ini. Pertama, pembentukan *ASEAN Maritime Forum (AMF)*. Kedua, kerja sama pemberantasan *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing*. Keduanya merupakan prakarsa dari Indonesia.

²⁵ *Rencana Strategis 2015–2019* (Kementerian Luar Negeri RI), 30, Diakses pada 12 Oktober 2016 dari <https://www.kemlu.go.id/AKIP/Rencana%20Strategis%20Kemlu%202015-2019.pdf>.

²⁶ “Diplomasi Maritim,” 4.

Tabel 6.2 Ketumpangtindihan Isu dalam Kerja sama Maritim ASEAN

Matriks Overlapping Issues in ASEAN Maritime Cooperation													
No	Issues	AMF/ EAMF	AMM/ SOM	ARF	ADMM/ ADM MPlus	AMMTC/ SOMTC	ALA- WMM/AS LOM	ATM/ STOM/ MTWG	AMAF/ ASWGF <i>i</i>	M-ATM	ACCC	AMME	AMMST/ COST/ SCMSA
1.	Maritime Safety	✓	✓	✓	✓			✓					
2.	Maritime Security	✓	✓	✓	✓	✓		✓					
3.	Transnational Crime	✓	✓	✓	✓		✓		✓				
4.	HADR/SAR	✓	✓	✓	✓								
5.	Environment and Conservation	✓	✓	✓			✓	✓				✓	
6.	Marine Resources	✓	✓						✓			✓	✓
7.	Maritime Connectivity	✓		✓	✓			✓		✓	✓		
8.	CBM/PD	✓	✓	✓	✓								
9.	Norms- Building		✓	✓	✓	✓	✓					✓	
10.	Maritime Domain Awareness	✓		✓	✓								

Sumber: Kementerian Luar Negeri RI (2016)

Secara garis besar, baru ada 10 kelompok isu terkait maritim yang dibahas oleh 12 badan sektoral ASEAN yang bersifat lintas sektor dan saling tumpang tindih. Kesepuluh isu tersebut adalah keselamatan maritim, keamanan maritim, kejahatan transnasional, HADR dan SAR, konservasi dan lingkungan, sumber daya kelautan, konektivitas maritim, *confidence building measures/preventive diplomacy*, pembangunan norma-norma, dan *domain maritime awareness*, sebagaimana yang tertuang dalam Tabel 6.2.²⁷

Kesepuluh kelompok isu ini masing-masing mengandung kepentingan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di kawasan. Oleh karena itu, dari 12 mekanisme yang membicarakan isu kelautan di dalam ASEAN, Kemlu menjadi *focal point/leading agency* pada ASEAN Maritime Forum (AMF), ASEAN Regional Forum (ARF), ASEAN Foreign Ministers Meeting (AMM), dan ASEAN Senior Officials Meeting (SOM), dan menjadi anggota pada mekanisme lainnya.

²⁷ “Diplomasi Maritim,” 4.

Adapun forum lainnya dipimpin oleh Kementerian/Lembaga (K/L) terkait. Misalnya, *ASEAN Defence Ministers' Meeting* (ADMM)/ *ADMM Plus* dipegang oleh Kementerian Pertahanan dan Keamanan RI, *ASEAN Ministers' Meeting on Transnational Crimes/Senior Officials Meeting on Transnational Crimes* (AMMTC/SOMTC) dipegang oleh Kementerian Dalam Negeri/ POLRI, *ASEAN Law Ministerial Meeting/ASEAN Senior Law Officials Meeting* (ALAWMM/ASLOM) oleh Kementerian Hukum dan HAM.

Berdasarkan evaluasi Kemlu terhadap prakarsa dan rekomendasi Indonesia di forum-forum ini, ditemukan bahwa dari total 758 prakarsa dan rekomendasi yang diajukan Indonesia, sekitar 730 di antaranya diterima (96,31% dari 100%). Hal ini menunjukkan betapa Indonesia berperan sangat aktif dalam berbagai mekanisme tersebut. Meskipun peran Indonesia di ASEAN sudah sangat baik, dalam tataran nasional masih terdapat kendala yang mengganggu pengimplementasian hasil kesepakatan dalam mekanisme tersebut.

Meluasnya cakupan diplomasi maritim membuat aktivitas diplomasi tidak bisa hanya dilakukan sendiri-sendiri oleh masing-masing institusi seperti yang selama ini dilakukan. Koordinasi antarsektor menjadi sebuah keharusan jika visi Poros Maritim Dunia benar-benar ingin diwujudkan. Secara alami, penegasan kebijakan luar negeri harus dilakukan satu suara. Sementara itu, kebiasaan mempertahankan suatu isu dalam suatu mekanisme/institusi tertentu, tanpa koordinasi atau kesepahaman pandangan dengan lembaga-lembaga nasional lainnya, akan menghambat terwujudnya Poros Maritim Dunia yang diidam-idamkan. Hal ini sering kali menjadi kendala dalam tataran pengimplementasian suatu kebijakan. Sebagai contoh, dalam wawancara dengan pihak dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (KemenPUPR), diungkapkan bahwa sering sekali negosiasi dan pembicaraan yang telah disepakati dalam kerangka ASEAN mengenai pembangunan kawasan perbatasan oleh perwakilan dari KemenPU/

PR tidak dapat segera dieksekusi dalam tatanan nasional karena berbenturan dengan berbagai kepentingan politik di DPR. Demikian juga yang terjadi dengan pembangunan infrastruktur kelautan. Hasil negosiasi yang telah disepakati level regional, sering kali berbenturan dengan kepentingan-kepentingan tertentu di level nasional sehingga pada tataran implementasinya cenderung bersifat pragmatis atau lebih mengutamakan kepentingan golongan tertentu.²⁸

Kendala serupa juga disinggung dalam *Focus Group Discussion* (FGD) tim ASEAN dengan Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal) Ade Supandi dan staf ahli Kemenko Polhukam Surya Wiranto. Masih kuatnya ego sektoral masing-masing institusi berpengaruh pada lemahnya koordinasi dan pada akhirnya berujung pada tidak satunya suara terhadap isu-isu kelautan yang strategis.²⁹ Ketidaksatuan suara ini merupakan permasalahan serius jika dikaitkan dengan diplomasi, mengingat tiga fitur utama diplomasi yang terdiri atas representasi, negosiasi, dan pertukaran informasi membutuhkan kejelasan mengenai hal yang hendak dibahasakan. Institusi dan lembaga yang menjadi representasi negara harusnya memiliki satu suara dan kepentingan yang sama agar dapat menentukan posisi dalam kegiatan diplomasi dan tidak menimbulkan kesimpangsiuran pertukaran informasi.

Dibentuknya Kementerian Koordinator Bidang Maritim (Kemenko Maritim) juga turut meramaikan persoalan koordinasi antarsektor. Kebijakan Kelautan yang disusun Kemenko Maritim dalam bentuk *Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia* selama dua tahun belakangan ini baru sebatas menyebutkan poin-poin utama yang menjadi fokus diplomasi maritim. Poin penting lainnya, seperti mendorong pengimplementasian UNCLOS secara menyeluruh di

²⁸ Transkrip wawancara Tim Kajian ASEAN P2P LIPI dengan Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 25 April 2016.

²⁹ Transkrip FGD Tim Kajian ASEAN P2P LIPI Sesi 2, 19 Mei 2016.

tingkat nasional, regional, dan internasional; meningkatkan partisipasi aktif, peran, dan kepemimpinan Indonesia dalam berbagai kerja sama bilateral, regional, dan multilateral untuk bidang kemaritiman; mengintensifkan peran diplomasi dalam pembentukan berbagai norma internasional untuk menghilangkan berbagai sumber konflik di laut; sebenarnya juga telah menjadi fokus diplomasi maritim Kemlu. Penempatan poin-poin tersebut pun terkesan menempatkan Kemlu sebagai satu-satunya lembaga yang bertanggung jawab di bidang diplomasi maritim, padahal luasnya cakupan isu maritim membuat tidak semua isu dapat ditangani sendiri oleh Kemlu. Dalam konteks diplomasi maritim yang mencakup spektrum aktivitas diplomasi—dari yang sifatnya kerja sama hingga penggunaan instrumen pemaksa, setiap kementerian/lembaga yang berwenang harus memainkan peran dan porsinya juga secara menyeluruh, terintegrasi, dan komprehensif. Dengan demikian, dalam penyusunan Kebijakan Kelautan Indonesia, perlu ada pemetaan alur koordinasi yang jelas agar masing-masing dapat berfungsi secara optimal.

D. Diplomasi Maritim Indonesia dalam Konteks Poros Maritim Dunia

Perkembangan diplomasi maritim dalam hubungan internasional dan sejauh mana diplomasi maritim Indonesia dilaksanakan di ASEAN telah dibahas. Pertanyaannya, diplomasi maritim seperti apa yang diperlukan Indonesia dalam rangka mewujudkan Keamanan Maritim ASEAN yang dapat berkontribusi bagi perwujudan visi Poros Maritim Dunia?

Mengikuti pola pikir yang selalu diterapkan ASEAN terkait perwujudan Komunitas ASEAN-nya, diplomasi maritim di Indonesia pun sebenarnya dapat dirancang agar terintegrasi dengan berbagai kesepakatan yang telah dibangun di level regional. Secara garis besar, diplomasi Indonesia harus mencakup tiga poin, yakni:

- 1) Diplomasi yang bertujuan menciptakan kestabilan politik dan keamanan di wilayah lautnya. Diplomasi ini mencakup diplomasi untuk menegaskan batas-batas wilayah, seperti diplomasi perbatasan dan penegakan hukum nasional dan internasional dalam pencegahan maupun penyelesaian suatu konflik di lautan. Selain itu, penegasan tujuan menjadi “Poros Maritim Dunia” juga mengeksplisitkan keaktoran Indonesia terkait keunggulan wilayah lautnya. Hal ini tentu dapat dimaksimalkan dengan diplomasi dalam bentuk kerja sama aktif dalam menjaga dan mengelola keamanan laut, baik di wilayah kedaulatan maupun yurisdiksi negara.
- 2) Diplomasi yang bertujuan menciptakan kesejahteraan bersama di lautan. Visi Poros Maritim Dunia tidak dapat dilepaskan dari posisi geografis Indonesia yang terletak di jalur yang sangat potensial untuk dimanfaatkan dalam peningkatan kesejahteraan masyarakatnya. Dalam konteks ini, pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya kelautan menjadi titik fokus utama. Berbagai negosiasi dan lobi yang dilakukan harus bertujuan mengamankan posisi Indonesia sehingga dapat memaksimalkan sumber daya yang dimilikinya untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Diplomasi yang dilakukan harus jeli melihat tawaran kerja sama agar tidak hanya menekankan pada keuntungan ekonomi sebesar-besarnya, tetapi juga mempertimbangkan aspek pemeliharaan dan kesinambungan sumber daya laut. Hal ini agar sumber daya laut dapat dinikmati tidak hanya oleh generasi sekarang, tetapi juga generasi yang akan datang.
- 3) Diplomasi yang bertujuan mengembalikan identitas kemaritiman Indonesia. Diplomasi ini mencakup penelusuran dan penyebaran sejarah kemaritiman bangsa, juga pelestarian aset-aset dan budaya maritim yang selama ini kurang mendapatkan perhatian akibat penekanan yang tidak berimbang pada isu

politik keamanan dan ekonomi. Diplomasi ini juga mencakup pengarusutamaan isu-isu kemaritiman Indonesia tidak hanya pada tataran regional, tetapi juga pada tataran internasional.

Ketiga cakupan diplomasi ini secara praktik sebenarnya telah banyak dilakukan, namun belum dikoordinasikan secara komprehensif untuk mewujudkan satu tujuan yang spesifik. Akibatnya, hasil yang diperoleh tidak cukup mendapatkan atensi, terutama dari masyarakat luas. Kini dengan adanya suatu tujuan yang jelas menjadi Poros Maritim Dunia, diharapkan aktivitas diplomasi maritim menjadi lebih terarah dan berdampak nyata.

Poros Maritim Dunia menegaskan kedaulatan Indonesia atas wilayah lautnya. Dengan demikian, berdampak pula pada kontribusi diajukannya berbagai gagasan terkait isu kemaritiman di tingkat regional ASEAN. Bagaimana pun pencapaian yang diraih dengan kerja keras di tataran regional, perlu diimplementasikan dengan baik di tataran nasional. Untuk itu, kerja sama lintas sektor perlu lebih dioptimalkan. Untuk mewujudkan visi sebesar menjadi Poros Maritim Dunia, kebijakan luar negeri dan dalam negeri harus selaras dan satu suara. Hanya dengan begitu maka pengakuan dari masyarakat internasional dapat diperoleh, seperti halnya pada waktu Indonesia mengajukan gagasan Negara Kepulauannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Bolewski, Wilfried. *Diplomacy and International Law in Globalized Relations*. Berlin: Springer, 2007.
- Direktorat Politik dan Keamanan ASEAN. “Diplomasi Maritim dalam Kerangka Kerja sama ASEAN,” (non paper), Januari 2016.
- Feilleux, J.R. Leguey. *The Dynamics of Diplomacy*. Boulder: Lynne Rienner Publisher, 2009.

- Gady, Franz-Stefan. "Chinese's Navy Conducts South China Sea Drills Involving Spratly and Paracel Islands." *The Diplomat*, 5 Mei 2016. Diakses pada 18 Agustus 2016. <http://thediplomat.com/2016/05/chinas-navy-conducts-south-china-sea-drills-involving-paracel-and-spratly-islands/>.
- Gindarsah, Iis. "Global Maritime Fulcrum: Recalibrating Our Defence and Diplomacy." Dipresentasikan dalam Diskusi Publik di Center for Strategic and International Studies (CSIS). *Poros Maritim Dunia: Evolusi Diplomasi Pertahanan dan Kelanjutan Reformasi Militer*. (5 Oktober 2016), 9.
- Kementerian Luar Negeri. *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2015 Buku I dan II*. Diakses pada 12 Oktober 2016. [http://www.kemlu.go.id/AKIP/LKJ%20Kemenlu%202015%20\(Buku%20I-II%20Full%20Version\).pdf](http://www.kemlu.go.id/AKIP/LKJ%20Kemenlu%202015%20(Buku%20I-II%20Full%20Version).pdf).
- Kementerian Luar Negeri RI. *Rencana Strategis 2015–2019*. Diakses pada 12 Oktober 2016. <https://www.kemlu.go.id/AKIP/Rencana%20Strategis%20Kemlu%202015-2019.pdf>.
- Kerr, Pauline, dan Geoffrey Wiseman. "Introduction." Dalam *Diplomacy in a Globalizing World: Theories and Practices*. New York: Oxford University Press, 2013.
- Klavins, Didzis. "Understanding the Essence of Modern Diplomacy." 2009. Diakses pada 7 Oktober 2016. <http://www.culturaldiplomacy.org/academy/content/pdf/participant-papers/2011-12-cdac/Understanding-the-Essence-of-Modern-Diplomacy-Didzis-Klavins.pdf>.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut III*. Bandung: PT Alumni, 2003.
- Kusumadewi, Anggi. "Rapat di atas Kapal Perang di Natuna, Jokowi 'Gertak' China." *CNN Indonesia*, 23 Juni 2016. Diakses pada 13 Oktober 2016. <http://www.cnnindonesia.com/nasional/20160623091859-20-140309/rapat-di-atas-kapal-perang-di-natuna-jokowi-gertak-china/>.
- Le Miere, Christian. *Maritime Diplomacy in the 21th Century: Drivers and Challenges*. New York: Routledge, 2014.

- Luan (ed). "Chinese Navy to Conduct Drill in South China Sea." *Xinhua*, 4 Mei 2016. Diakses pada 18 Agustus 2016. http://news.xinhuanet.com/english/2016-05/04/c_135334410.htm.
- Lubis, Subaktian. "Memaknai Hari Nusantara: Deklarasi Djoeanda sebagai Pilar Utama Mewujudkan Kesatuan Wilayah NKRI." Diakses pada 11 Agustus 2016. <http://www.mgi.esdm.go.id/content/memaknai-hari-nusantara-deklarasi-djoeanda-sebagai-pilar-utama-mewujudkan-kesatuan-wilayah>.
- Prabawaningtyas, Siskha. "Poros Maritim dan Reformasi TNI." Dipresentasikan dalam Diskusi Publik di Center for Strategic and International Studies (CSIS). *Poros Maritim Dunia: Evolusi Diplomasi Pertahanan dan Kelanjutan Reformasi Militer*. 5 Oktober 2016.
- Sakhuja, Vijay. "Coercive Maritime Diplomacy." Institute of Peace and Conflict Studies, 3 Agustus 2005. Diakses pada 26 September 2016. <http://www.ipcs.org/article/terrorism/coercive-maritime-diplomacy-1810.html>.
- Scarlett, Matthew. "Coercive Naval Diplomacy," Defence Technical Information Center, 5 April 2009. Diakses pada 26 September 2016. <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a503100.pdf>.
- VOA Indonesia. "AS Kirim Kapal Induk dan 2 Kapal Perusak ke Laut China Selatan." 5 Maret 2016. Diakses pada 18 Agustus 2016. <http://www.voaindonesia.com/a/as-kirim-kapal-induk-ke-laut-china-selatan-/3220918.html>.



BAB VII

Keamanan Maritim ASEAN dan Interaksi Antarkekuatan di Kawasan

Adriana Elisabeth

A. Interaksi dan Kerja Sama Keamanan Maritim

Diskusi mengenai keamanan maritim ASEAN tidak lengkap tanpa memahami dinamika hubungan dan interaksi antara ASEAN dengan negara ataupun kekuatan ekstra-ASEAN. Interaksi antar-kekuatan di kawasan dipengaruhi keinginan dan kepentingan untuk bekerja sama dalam penanganan isu-isu keamanan maritim yang dihadapi masing-masing negara. Demikian pula kerja sama antarnegara yang berbatasan secara langsung maupun tidak langsung. Kerja sama keamanan maritim dimaksudkan untuk mengatasi isu-isu kriminalitas lintas negara dan menjaga keamanan jalur perdagangan antarkawasan.

Hubungan antarnegara, secara bilateral ataupun dalam multilateral, tidak dapat dilepaskan dari perbedaan konteks politik, keamanan, dan ekonomi tiap negara. Namun pada saat bersamaan, kecenderungan yang berkembang dalam dinamika tingkat nasional, regional, dan internasional menyebabkan kepentingan politik dan ekonomi saling berkorelasi antarnegara. Dinamika hubungan antarnegara semakin

berkembang di dalam globalisasi, utamanya dalam aspek keterhubungan (*connectivity*) dan saling keterhubungan (*interconnectivity*) antara isu lokal, nasional, dan global. Demikian pula sebaliknya.

Sebagian besar interaksi antarnegara bidang keamanan maritim mengarah pada kerja sama menjaga keamanan, meningkatkan keselamatan, menjaga stabilitas, dan mempertahankan perdamaian kawasan. Secara ekonomi, keamanan maritim juga berkorelasi dengan pembangunan infrastruktur fisik, seperti transportasi laut beserta pembangunan dan penataan pelabuhan serta otoritas maritim. Namun, kecenderungan kepentingan yang saling berkorelasi dan keragaman konteks politik dan ekonomi antara satu negara dengan negara lain tidak jarang mengakibatkan ketegangan, perselisihan, dan konflik antarnegara. Konflik ini dipengaruhi pula oleh perbedaan ideologi, peran, dan pengaruh setiap negara.

Kerja sama maritim ASEAN sejauh ini ditentukan oleh tingkat pemahaman mengenai isu maritim yang mencakup berbagai masalah, mulai dari yang berdimensi politik, keamanan, ekonomi, sampai isu-isu teknis mengenai pengelolaan risiko bencana di sektor maritim dan dampak perubahan iklim bagi keselamatan pelayaran dan perniagaan. Harmonisasi peraturan di bidang maritim ASEAN terkendala karena relasi yang cenderung konfliktual, seperti klaim berlatar belakang sejarah maritim dan kepentingan kekuatan eksternal ASEAN untuk memengaruhi tata-kelola regional di bidang maritim (*maritime governance*). Negara yang memiliki kemampuan lebih tinggi di bidang teknologi kelautan, termasuk dalam intelijen kelautan, akan dengan mudah mengetahui dan menguasai hubungan antarkepentingan di ASEAN.

Secara individual, kerja sama maritim ASEAN dipengaruhi kepentingan nasional setiap negara anggota ASEAN dan kepentingan tiap negara tidak selalu bersifat tunggal. Sebagai contoh, penanganan isu *illegal fishing* terkadang dapat dihubungkan dengan penanganan

masalah-masalah kriminalitas lintas negara yang menyertainya, seperti perdagangan ilegal dan penyelundupan barang maupun manusia. Berdasarkan pola kejahatan yang cenderung semakin canggih caranya, kerja sama regional pun perlu dibentuk bukan hanya untuk mencegah kejahatan itu agar tidak berulang, melainkan juga untuk menemukan “cara baru” yang dapat diterapkan secara kolektif di ASEAN. Tujuannya adalah menghentikan berbagai bentuk kejahatan lintas negara di kawasan ataupun melalui kawasan ini.

Meskipun setiap negara anggota ASEAN memiliki masalah internal (baik yang bersumber di tingkat nasional maupun berakar di tingkat lokal), masalah-masalah domestik yang berpotensi mengganggu keamanan negara lain dan atau yang bersumber dari negara lain memerlukan penanganan bersama di tingkat ASEAN. Hal ini disebabkan negara yang bersangkutan tidak mungkin mampu mengatasinya sendiri. Dalam konteks inilah, kerja sama regional semakin diperlukan.

Kerja sama regional di bidang maritim ASEAN tidak lagi tepat bila hanya terbatas pada pertukaran informasi, tetapi perlu ditingkatkan, bahkan difokuskan pada penyelesaian akar persoalan sekaligus mencegah implikasi yang lebih luas dari isu tertentu. Sebagai contoh, gerakan radikal berbasis kekerasan (*violent extremism*) memiliki anggota yang berasal dari berbagai latar belakang kelompok sosial, termasuk yang memiliki pendidikan dan intelektualitas tinggi dari keluarga harmonis serta mapan secara ekonomi. Latar belakang yang beragam ini perlu diperhitungkan dalam konteks merumuskan pola pencegahan dan penanganannya. Bukan hanya difokuskan pada pihak-pihak (perorangan dan kelompok) yang biasanya diberi label kriminal, melainkan juga jaringan, persebaran, dan dukungan finansial yang menopang kegiatan kriminal ini hingga mampu berkembang dan bertahan.

Sebagian upaya memenuhi kepentingan nasional di bidang maritim dilakukan dengan membangun kerja sama dengan negara-negara dari luar ASEAN, terutama Amerika Serikat (AS), Republik Rakyat Tiongkok (RRT), dan India. Eksistensi ASEAN sejak pembentukannya pada 1967 dan kemampuan ASEAN mengelola stabilitas dan perdamaian kawasan di bawah Komunitas ASEAN (*ASEAN Community*) sejak akhir 2015, menjadi daya tarik bagi negara-negara di luar kawasan yang sebagian cenderung memiliki kekuatan besar dalam bidang politik, militer, dan ekonomi. Keinginan negara-negara itu membangun dan mempertahankan kerja sama dengan ASEAN disesuaikan dengan kepentingan dan strategi masing-masing negara, khususnya di bidang maritim.

ASEAN memiliki kesepakatan multilateral yang disebut *Treaty of Amity and Cooperation* (TAC) pada 1976. Kesepakatan ini menjadi pedoman dalam membangun kawasan yang damai dan stabil berdasarkan prinsip menghargai kedaulatan setiap negara anggota dan tidak mencampuri urusan domestik sesama negara ASEAN. Prinsip internal ASEAN itu menjadi daya tarik bagi negara lain yang ingin bekerja sama dengan ASEAN, misalnya AS. Bagi AS, keterlibatannya dalam kerja sama multilateral di kawasan Asia Tenggara didasarkan pada intensitas yang lebih besar dalam konteks sejarah diplomasi AS di Asia Tenggara. AS bergabung dalam *ASEAN Regional Forum* (ARF) sejak 1994, kemudian memulai penandatanganan TAC dalam pertemuan ke-42 para Menteri Luar Negeri ASEAN di Phuket, Thailand pada Juli 2009, dan hadir dalam East Asia Summit (EAS) pertama kali pada 2011.¹ Dengan ini, AS harus mematuhi prinsip-prinsip yang tercantum TAC di dalamnya. Bukan hanya menghormati prinsip kedaulatan setiap

¹ Kurt M. Campbell, *The Pivot, The Future of American Statecraft in Asia* (New York: Twelve, 2016), 14. Lihat juga “AS tandatangani TAC ASEAN,” *Antara* 23 Juli 2016. Diakses pada 24 Juli 2016 dari www.antaranews.com/berita/148417/as-tandatangani-tac-asean

negara dan non-intervensi di ASEAN, melainkan juga bersama-sama ASEAN membangun kawasan yang stabil, termasuk dalam konteks penyelesaian konflik secara damai.

B. Bentuk Interaksi Antarnegara

Berdasarkan berbagai literatur, diskusi, dan analisis dinamika hubungan antarnegara, terutama di ASEAN, interaksi antarnegara dengan tingkat kekuatan yang berbeda-beda yang menggunakan media laut terjadi karena beberapa alasan dan/atau kepentingan, yakni:²

- 1) memenuhi kebutuhan ekonomi dan kesejahteraan, termasuk melalui transaksi perdagangan.
- 2) memenuhi kebutuhan menjaga hubungan baik dengan negara lain, misalnya dalam bentuk komitmen kerja sama pembangunan sektor kelautan.
- 3) memenuhi aspek keamanan maritim sehubungan dengan pengamanan jalur perdagangan maupun dalam rangka penanganan kejahatan lintas negara melalui laut.
- 4) mempertahankan dan menjaga kedaulatan politik dan wilayah negara.
- 5) mendapatkan pengakuan dalam perspektif sejarah atas penguasaan dan kedaulatan di laut.
- 6) mempertahankan kesahihan wilayah laut negara berdasarkan hukum internasional dan melalui pembangunan infrastruktur fisik untuk menghubungkan wilayah maritim dengan daratan dan udara.

Secara ideal, berbagai bentuk interaksi itu memerlukan kebijakan dan strategi yang komprehensif dan terintegrasi. Strategi keamanan maritim dalam menghadapi interaksi kepentingan antarnegara bi-

² Diolah dari berbagai sumber dan dirumuskan oleh penulis secara analitik untuk paper ini.

asanya mencakup kondisi terkini. Perkembangan saat ini biasanya terdiri atas aspek kemajuan maupun kesenjangan, termasuk tantangan dalam bidang maritim. Hal-hal ini menjadi alasan suatu negara atau negara-negara kawasan melanjutkan dan meningkatkan kerja sama dalam mendorong pembangunan maritim yang lebih baik dan efektif. Strategi pembangunan bidang maritim dimaksudkan untuk mengatasi berbagai ancaman, baik yang bersifat minor, mayor maupun yang menghancurkan (*catastrophic threats*). Ancaman dan kerentanan dalam domain maritim meliputi masalah perompakan (*piracy*), pembajakan dengan senjata (*armed robbery*), *illegal human* dan *contraband traffic*, terorisme di laut (*maritime terrorism*), dan perikanan ilegal (*illegal fishing*), keamanan pelabuhan (*port security*).³

Dalam rumusan strategi maritim, tercakup cara-cara menghindari dan mencegah munculnya gangguan serta kemampuan membuat proyeksi berdasarkan kepentingan nasional dan dinamika hubungan antaraktor serta perkembangan isu di berbagai tingkatan. Kemampuan membuat proyeksi atas isu-isu yang kompleks dan saling berkorelasi memerlukan perhitungan risiko, dampak, dan implikasi yang berpotensi mengganggu perdamaian, keamanan, dan stabilitas regional maupun global.

Kerja sama di bidang maritim ASEAN belum sepenuhnya berkembang dan bermanfaat bagi keamanan regional, misalnya *ASEAN Maritime Forum* (AMF) yang dibentuk pada 28–29 Juli 2010. Pembentukan AMF masih relatif baru, namun sebagai inisiator, Indonesia perlu memanfaatkan momentum adanya AMF dihubungkan dengan visi nasional Indonesia di bidang maritim. Tindak lanjut AMF perlu dilakukan secara konkret berbentuk kegiatan bersama dalam penanganan isu-isu maritim regional yang bersifat sangat mendesak.

³ Niyazi Onur Bakir, "A Brief of Analysis of Threats and Vulnerabilities in the Maritime Domain," dalam *Managing Critical Infrastructure Risks*, Nato Science for Peace and Security Series C: Environmental Security (2007), 17–49.

Penanganan isu-isu strategis di bidang maritim secara bersama menjadi bagian penting dari upaya membangun tata kelola maritim (*maritime governance*) di ASEAN.

Di tingkat nasional, salah satu upaya Indonesia membuat tata kelola kelautan adalah memperbaiki tata kelola perikanan nasional dengan pemberantasan *Illegal, Unreported, Unregulated (IUU) Fishing*, termasuk kriminalitas lintas negara (*related crimes*) lainnya yang terjadi bersamaan dengan kegiatan IUU *Fishing*, seperti *drugs trafficking*, *human trafficking*, dan *arms smuggling*. Perbaikan pengelolaan perikanan menjadi prioritas utama di bawah pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla.

Pada awal kebijakan anti-*illegal fishing* diterapkan di Indonesia, Menteri Kelautan dan Perikanan Indonesia, Susi Pudjiastuti, menyampaikan kepada seluruh perwakilan negara-negara ASEAN di Jakarta mengenai kebijakan nasional dalam memberantas kegiatan perikanan ilegal di wilayah perairan Indonesia. Kebijakan ini bukan untuk melawan negara-negara ASEAN, namun untuk melawan praktik ilegal di bidang industri perikanan yang dilakukan oleh kapal-kapal berbendera asing—seperti Filipina, Thailand, dan Viet Nam—di laut dan perairan Indonesia. Dalam konteks pemberantasan IUU *Fishing*, termasuk aktivitas ilegal lain, dibentuklah *task force* atau Satuan Tugas (Satgas) 115 sebagai bagian dari strategi Indonesia dalam memperbaiki tata kelola perikanan nasional. Tujuannya untuk menyelamatkan konservasi laut Indonesia sekaligus mencegah aktivitas ilegal yang dilakukan di sektor perikanan.⁴

Bila mengacu pada konsep keamanan maritim, meskipun belum ada definisi bersama di ASEAN, isu strategis keamanan maritim

⁴ Keamanan maritim berhubungan pula dengan penataan keselamatan di laut dari terjadinya perompakan, *armed robbery*, dan kriminalitas lintas negara yang memanfaatkan kegiatan *illegal fishing*, khususnya perdagangan obat-obat terlarang secara ilegal, perdagangan manusia, dan penyelundupan senjata.

meliputi pula masalah *marine safety* (*maritime safety*), *sea power*, *blue economy*, dan *resilience*.⁵ Kepentingan nasional Indonesia bidang pembangunan maritim meliputi penanganan isu-isu strategis sebagai upaya membangun kekuatan maritim (*sea power*) untuk ketahanan nasional, meningkatkan keselamatan di laut serta mengimplementasikan prinsip pembangunan berkelanjutan dan inklusif. Aspek pembangunan maritim yang berkelanjutan dan inklusif merupakan bagian dari diplomasi maritim untuk mendukung pembangunan ekonomi berbasis lingkungan hidup (*green growth*) dengan mengoptimalkan kekayaan dan sumber daya laut untuk kesejahteraan rakyat secara luas (*blue economy*).⁶

Dalam konteks kepentingan global, wilayah maritim ASEAN memiliki nilai strategis mencakup jalur pelayaran dan perniagaan melalui laut dan perairan kawasan Asia Tenggara, misalnya bagi jalur perdagangan AS, Inggris, dan Tiongkok. Bagi negara-negara ASEAN yang juga menjadi anggota kerja sama ekonomi kawasan Samudra Hindia (Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand), jalur perdagangan melalui Samudra Hindia menjadi pilihan strategis “baru” selain melalui Selat Malaka. Dalam konteks ini, kerja sama keamanan maritim dalam kerangka *Indian Ocean Rim Association* (IORA) potensial untuk dikembangkan. Bagi Indonesia, IORA memiliki kepentingan strategis, misalnya di bidang politik dan keamanan untuk pengembangan *maritime power projection*; di bidang ekonomi mencakup perdagangan, pariwisata dan investasi; di bidang sosial

⁵ Lihat Christian Bueger, “What is Maritime Security?” *Marine Policy* 53 (2015), Hlm. 160.

⁶ Lihat Adriana Elisabeth (ed.), *Road Map Kebijakan Luar Negeri Indonesia (2015–2020)*, *Mewujudkan Diplomasi Ekonomi Inklusif, Berbasis Lingkungan dan Berkelanjutan* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2016), 14–26.

budaya meliputi *people to people contact*; dan di bidang pelestarian lingkungan hidup.⁷

Dari segi kekayaan sumber daya laut, khususnya gas dan minyak mentah di kawasan Laut Cina Selatan (LCS), keamanan maritim ASEAN tidak dapat dipisahkan dari fakta adanya rivalitas atau tarik menarik kepentingan ekonomi dan politik antara AS dengan RRT. Militer AS di LCS membangun kerja sama pertahanan dan keamanan dengan Filipina dalam bentuk pengiriman pasukan dan peralatan secara reguler ke Filipina serta patroli bersama AS-Filipina di wilayah LCS. Hal ini terjadi pada Maret 2016, awal Mei 2016, dan akan dilakukan secara teratur pada masa mendatang.⁸

Dalam pandangan internal ASEAN, pengamanan wilayah maritim akan berbeda antara kepentingan kekuatan eksternal dan kepentingan regional ASEAN. Padahal ASEAN belum sepenuhnya berhasil mengharmonisasikan kepentingan nasional setiap negara anggota dengan komitmen regional. Harmonisasi antara kepentingan nasional dan komitmen regional di bidang maritim ASEAN, misalnya, dilakukan berlandaskan prinsip saling ketergantungan antarnegara. Namun, interaksi antarnegara/antarkekuatan tidak selalu sesuai dengan prinsip kedaulatan ataupun prinsip tidak campur tangan dalam urusan domestik negara lain, sebagaimana dirumuskan di dalam *Treaty of Amity and Cooperation* (TAC) 1976.

Kesadaran negara-negara akan perlunya membangun saling ketergantungan yang menguntungkan tidak selalu paralel dengan fakta bahwa ASEAN berada dalam dilema antara mendahulukan kepentingan nasional atau kepentingan regional. Demikian pula dalam konteks

⁷ Lihat Mohamad Hery Saripudin, *Indonesia dan Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahun 2015–2017: Peluang dan Tantangan* (Jakarta: P3K2 Aspasaf, Kementerian Luar Negeri Indonesia), 34–39.

⁸ Lihat Yoganeh Torbati, “US Ramps up Military Presence in RP with Aircraft, Airmen,” *The Jakarta Post*, 15 April 2016.

keamanan maritim ASEAN. Hubungan dan kerja sama di bidang maritim menghadapi tantangan dalam menegosiasikan keamanan nasional dan keamanan regional dan keselamatan maritim—yang beberapa aspeknya bersumber dari kebijakan dan pengelolaan yang berorientasi pembangunan darat. Akibatnya, aspek-aspek kelautan cenderung kurang diperhatikan. Meskipun demikian, kompleksitas permasalahan keamanan maritim ASEAN bukan dimaksudkan untuk mengurangi komitmen bersama menciptakan kawasan yang damai, aman, dan stabil. Hal ini karena perdamaian, stabilitas, dan keamanan bukan hanya merupakan kepentingan bersama ASEAN, melainkan juga bagian dari kepentingan global.

Permasalahan keamanan maritim secara umum memiliki spektrum yang luas. Isu-isu strategis yang berhubungan dengan keamanan maritim mencakup permasalahan keamanan tradisional dan non-tradisional. Berbagai bentuk masalah dan jumlah aktor yang terlibat dalam setiap permasalahan keamanan maritim menjadi tantangan yang besar bagi kerja sama ASEAN. Dalam konteks interaksi antarkekuatan, kerja sama keamanan maritim juga meliputi peningkatan kapasitas kerja sama maritim dan penegakan hukum di wilayah maritim.⁹

Interaksi antarnegara dalam sektor maritim, baik secara eksternal (ekstra kawasan) maupun internal (intra kawasan), meliputi pertaruhan penguasaan wilayah maritim atas dasar klaim sejarah dan hukum nasional atau kedaulatan negara, identitas politik nasional, keseimbangan geostrategis, institusi maritim secara domestik dan regional, dan hukum laut internasional.

⁹ Kun-Chin Lin dan Andres Villar Gertner, “Maritime Security in the Asia-Pacific: China and the Emerging Order in the East and South China Seas,” Chatham House Asia Programme (July 2015): 2–4, diakses pada 20 Juli 2016 dari <https://www.chathamhouse.org/publication/maritime-security-asia-pacific-china-and-emerging-order-east-and-south-china-seas>.

C. Kondisi Keamanan Maritim ASEAN

Interaksi antarkekuatan dalam bidang keamanan maritim ASEAN masih didominasi pandangan Westphalia yang berorientasi pada *state-hood and land-based projection of power*. Dalam perkembangannya, proyeksi kekuatan berbasis darat tidak dapat terpisah dari wilayah maritim. Perairan dan laut cenderung lebih rumit pengelolaannya, namun memiliki peranan sangat penting dan strategis sebagai penghubung antara satu pulau dan pulau yang lain dalam satu kawasan maupun dengan kawasan lainnya.

Kerja sama keamanan maritim ASEAN secara intra maupun ekstra-ASEAN belum dapat dikembangkan secara optimal. Hal ini karena adanya perbedaan kepentingan antarnegara yang cukup ekstrem dan belum terbangun kesepahaman mengenai sumber atau akar permasalahan maritim (baik mengenai aspek kedaulatan politik, batas wilayah laut, pengelolaan sumber daya ekonomi di sektor maritim, termasuk pengelolaan ekonomi di wilayah perbatasan, maupun permasalahan maritim yang berhubungan dengan aspek pertahanan dan keamanan serta kompetisi antar negara/kekuatan besar).

Interaksi antarkekuatan maritim di ASEAN cenderung ditentukan oleh posisi, kepentingan di bidang maritim yang cenderung semakin kompleks karena isu yang saling berkorelasi, demikian juga multi kepentingan yang dimiliki oleh setiap negara. Sebagai contoh, masalah keselamatan jalur pelayaran dan perdagangan melalui wilayah laut dan perairan antarnegara ASEAN yang berbatasan secara langsung, seperti Indonesia-Malaysia, Indonesia-Filipina, dan Malaysia-Filipina.

Secara internal, hubungan antarnegara dan kerja sama regional ASEAN belum sepenuhnya berlangsung secara saling menguntungkan. Dengan fakta adanya konflik bilateral antarnegara anggota, kerja sama regional ASEAN diwarnai kompetisi antarnegara, ketegangan, perselisihan, dan konflik. Contoh yang paling jelas adalah dalam

konteks LCS, di mana ASEAN terbelah antara mempertahankan kepentingan nasional masing-masing negara ataukah memperjuangkan kepentingan regional untuk mewujudkan komitmen bersama menjaga ASEAN dari intervensi asing. RRT dan AS masing-masing melakukan kerja sama bilateral dengan negara anggota ASEAN. Strategi yang digunakan memang berbeda, namun tujuannya sama, yaitu untuk saling mengalahkan. RRT berhadapan langsung dengan negara-negara pihak yang lain dalam konflik di LCS dengan terus menghadirkan dan mempertahankan kekuatan militernya di wilayah konflik itu. Sementara itu, AS melanjutkan kerja sama bilateral dengan Filipina di bidang keamanan dan pertahanan maritim, termasuk kesepakatan membangun dan meningkatkan fasilitas pangkalan militer AS di wilayah Filipina sebagai bagian dari *Enhanced Defence Cooperation Agreement* (EDCA) pada 2014.

Jelang 50 tahun usia ASEAN, dinamika kawasan semakin tinggi seiring dengan arah perkembangan ASEAN sehingga semakin sulit diprediksi, terutama sejak terpilihnya Rodrigo Duterte sebagai Presiden Filipina. Sedikitnya, Presiden Duterte sudah menetapkan dan menjalankan dua kebijakan ekstrem terkait perang melawan narkoba di seluruh negeri dan juga memerangi terorisme atau ISIS di Filipina Selatan. Apalagi dengan Filipina sebagai ketua di ASEAN pada 2017, soliditas ASEAN secara umum dan kerja sama maritim secara khusus berada dalam ketidakpastian. Sebagai contoh, perjanjian bilateral Filipina-AS di bidang militer, termasuk kesepakatan peningkatan pangkalan militer dan fasilitas militer lainnya, telah menjadikan ASEAN berada dekat dengan empat pangkalan militer AS, bahkan dua di antaranya berada di wilayah ASEAN (di Singapura dan di Filipina), sedangkan yang lain di Australia dan Diego Garcia.¹⁰ Demikian pula dengan terpilihnya Presiden ke-45 AS, Donald Trump, kebijakan

¹⁰ Lihat Khairisa Ferida, "Ini 4 Pangkalan Militer Asing Terdekat dengan Indonesia," *Liputan6*, 2 November 2016, diakses pada 20 September 2017 dari <http://global>.

regional Amerika di Asia, khusus Asia Tenggara relatif belum jelas. Apakah “the Pivot in Action” di Asia akan tetap menjadi kebijakan dan aksi AS di Asia, di mana diplomasi, militer, dan ekonomi merupakan wujud komitmen AS kepada sekutu-sekutunya di Asia, ataukah ada perubahan atas kebijakan itu? Yang pasti, ini merupakan sinyal kuat yang ditujukan kepada RRT bahwa AS tetap hadir di Asia.¹¹

Sementara itu, interaksi antarkekuatan dari luar ASEAN dipengaruhi oleh posisi dan kepentingan maritim negara-negara besar, terutama AS, Tiongkok, dan India. Saling ketergantungan antarkekuatan mengarah pada peningkatan kerja sama di sektor maritim. Misalnya, dalam penanganan kejahatan lintas negara melalui jalur laut dan pengamanan jalur perdagangan antarnegara. Sebaliknya, keterhubungan dan saling keterhubungan melalui perairan dan laut juga menimbulkan persaingan antarkekuatan, khususnya dalam pengembangan kekuatan militer di sektor maritim, baik dari segi peningkatan teknologi kelautan maupun persenjataan.

Dalam rangka perwujudan konsep Poros Maritim Dunia, Indonesia menghadapi tantangan nyata dalam membangun komunitas maritim nasional, seperti membangun armada laut yang kuat dengan teknologi modern, termasuk *maritime intelligence*, membangun otoritas pelabuhan yang profesional untuk mendukung kegiatan maritim nasional, dan membuat kebijakan dan strategi maritim global yang terintegrasi. Tantangan terbesar bagi Indonesia dalam membangun strategi global bidang maritim dimulai dengan memahami posisi Indonesia di ASEAN, baik sebagai salah satu pendiri ASEAN maupun sebagai *regional leader*. Selain memahami, Indonesia perlu menentukan kemauan atau *willingness* di bidang pembangunan sektor

liputan6.com/read/2642068/ini-4-pangkalan-militer-asing-terdekat-dengan-indonesia.

¹¹ Kurt M. Campbell, *The Pivot, The Future of American Statecraft in Asia* (New York: Twelve, 2016, 13).

maritim sebagai kekuatan regional ataukah kekuatan global. Posisi dan kemauan yang tegas akan sangat menentukan arah dan langkah Indonesia dalam kerangka keamanan maritim ASEAN maupun dalam konteks yang lebih luas.

Sebagaimana tengah dijalankan Tiongkok dengan strategi global-nya yang dikenal dengan Jalur Sutra Maritim (*Maritime Silk Road*), strategi ini tidak berdiri sendiri melainkan telah terintegrasi dengan program modernisasi yang berhubungan dengan pembangunan sektor perindustrian, pertanian, pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta pertahanan. Pengembangannya diwujudkan dalam berbagai bentuk kerja sama investasi, perdagangan, kebudayaan, pariwisata serta riset dan pengembangan. Dalam pandangannya yang positif, strategi ekonomi global RRT direspons secara positif oleh banyak negara (termasuk Thailand dan Filipina) karena alasan kebutuhan investasi untuk pembangunan infrastruktur. Namun, tidak sedikit yang berpandangan negatif dengan menyatakan bahwa strategi ekonomi RRT merupakan bentuk *super imposition* bagi ASEAN, termasuk bagi Indonesia. Bagaimana mengubah ancaman menjadi peluang yang saling menguntungkan? Sebagai contoh, sesuai kesepakatan kerja sama bilateral RRT-RI, Tiongkok menawarkan investasi kepada Indonesia sejumlah 40 miliar US \$ (sekitar 520 triliun rupiah) untuk pembangunan infrastruktur perkeretaapian, kelistrikan, dan lain-lain.¹²

Di tingkat ASEAN dan subregional ASEAN, secara keseluruhan, investasi Tiongkok terus berkembang, bahkan semakin menyaingi investasi Jepang dan Korea Selatan di negara-negara ASEAN. Dalam paradigma saling keterhubungan dan kerja sama investasi antara

¹² Lihat Asaaro Lahago, "Implikasi Kerja Sama Cina-Indonesia: Masuknya Ribuan Pekerja Cina di Banten dan Papua," *Kompasiana*, 4 Juli 2015, diakses pada 1 Oktober 2016 dari http://www.kompasiana.com/lahagu/implikasi-kerjasama-cina-indonesia-masuknya-ribuan-pekerja-cina-di-banten-dan-papua_559792bad67e619d07b176dc.

Tiongkok dan negara-negara ASEAN, baik secara individual maupun regional, menjadi sangat logis untuk menghubungkan pulau-pulau maupun antardaratan dengan membangun pelabuhan laut. Tujuannya untuk mendukung operasionalisasi transportasi laut (kapal barang/kargo dan kapal penumpang). Selain itu, aspek keterhubungan dengan daratan pun diperhatikan dengan membangun transportasi darat, khususnya jalur kereta api.

Kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim belum dirumuskan dalam kebijakan dan strategi yang jelas dan terintegrasi, termasuk dalam konteks kebijakan luar negeri dan diplomasi di bidang maritim. Hal ini mengakibatkan sulitnya melakukan analisis mengenai “kesejajaran” antara Konsep Poros Maritim Dunia Indonesia dan Jalur Sutra Maritim Tiongkok. Apabila dilakukan analisis perbandingan atas kedua strategi itu, ada dua hal yang harus diperhatikan. Pertama, terdapat perbedaan latar belakang filosofi yang melandasi munculnya Poros Maritim Dunia dengan Jalur Sutra Maritim. Kedua, selain memiliki strategi *inward looking*, Jalur Sutra Maritim Tiongkok memiliki strategi *outward looking*. Hal ini diproyeksikan untuk menandingi atau menyaingi kepentingan dan kekuatan maritim AS, bukan hanya di kawasan, melainkan juga di tingkat global.

Sementara itu, konsep atau visi Poros Maritim Dunia tidak memiliki *outward looking strategy* sebagaimana dalam *the Belt and Road of China*. Kalaupun diproyeksikan untuk strategi ke luar, Poros Maritim Dunia lebih dimaksudkan untuk membangun sektor maritim dan kelautan Indonesia yang kuat. Setelah kondisi domestik berkembang baik maka kekuatan maritim Indonesia, terutama posisi geografisnya, dapat menjadi hub atau pintu gerbang dari dan menuju kawasan Asia Tenggara. Dengan dukungan infrastruktur di sektor maritim dan kelautan, Indonesia dapat berperan secara lebih optimal sebagai penghubung jalur pelayaran dan perdagangan antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Implementasinya masih terfokus pada pem-

bangunan infrastruktur, terutama pelabuhan dan tol laut. Tujuannya adalah mendorong percepatan ekonomi nasional dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta melakukan distribusi secara merata.

Meskipun tidak mudah membandingkan strategi pencapaian Jalur Sutra Maritim Tiongkok dengan Poros Maritim Dunia Indonesia, secara sederhana kedua visi itu memiliki fokus dan pendekatan yang berbeda. RRT memiliki strategi yang lebih komprehensif serta mencakup pendekatan internal dan eksternal, sedangkan Indonesia lebih pada prioritas domestik, khususnya pembangunan infrastruktur. Elemen yang cenderung sama dari visi kedua negara ini adalah aspek ekonomi, perdagangan, dan investasi yang semakin saling membutuhkan. Realisasi perdagangan dan investasi antara Indonesia-RRT tidak selalu mendatangkan keuntungan yang sama atau seimbang, bahkan Indonesia cenderung mengalami defisit perdagangan dengan RRT, demikian pula perdagangan RRT dengan ASEAN.¹³

Dalam konteks regional, yang terpenting bagi ASEAN adalah meningkatkan kerja sama regional dengan memanfaatkan Jalur Sutra Maritim Tiongkok untuk mencapai kepentingan ekonomi regional ASEAN yang lebih baik tanpa mengorbankan kepentingan nasional, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Bagi Indonesia, prioritas pembangunan pada infrastruktur maritim tampaknya menjadi pilihan paling rasional saat ini. Namun, perubahan paradigma mengenai maritim juga perlu dilakukan untuk menjadi basis yang kuat dalam pembangunan nasional. Paradigma baru mengenai maritim bukanlah memisahkan laut dengan darat, sebaliknya, laut adalah penghubung pulau-pulau yang tersebar di wilayah perairan Indonesia—bahkan menghubungkan laut dan perairan antarkawasan. Perubahan paradigma ini bukan hanya mencakup aspek konektivitas

¹³ “Defisit Perdagangan Dengan RRT Tembus US\$ 8 Miliar,” *Investor Daily*, tanggal 26 Juli 2015, diakses pada 20 September 2017 dari [http://www.kemenperin.go.id/artikel/12843/Defisit-Perdagangan-Dengan-RRT-Tembus-US\\$-8-Miliar](http://www.kemenperin.go.id/artikel/12843/Defisit-Perdagangan-Dengan-RRT-Tembus-US$-8-Miliar).

dalam arti fisik, melainkan juga pemahaman mengenai keterhubungan dan saling keterhubungan antara laut, darat, dan bahkan udara. Dengan demikian, kebijakan dan strategi maritim Indonesia akan memiliki bentuk yang holistik dan terintegrasi.

Dari sudut pandang yang positif, strategi Tiongkok ini merupakan peluang bagi Indonesia dan ASEAN untuk “menyatukan” tujuan ekonomi dua negara ini. Namun, dengan tetap membangun *grand strategy* untuk merealisasikan konsep Poros Maritim Dunia, baik dalam kerangka nasional maupun dalam konteks maritim regional ASEAN. Secara parsial ataupun simultan, strategi di bidang maritim berfokus pada pembangunan setiap pilar, misalnya infrastruktur fisik dan teknologi yang relatif lebih mudah mengukur tingkat keberhasilannya. Hal-hal yang berhubungan dengan pembangunan infrastruktur nonfisik, padahal esensinya tetap penting perlu ditata kembali untuk mendukung keberhasilan pembangunan maritim secara keseluruhan. Regulasi, koordinasi antarinstansi, dan peningkatan kualitas SDM di sektor kelautan (termasuk kemampuan intelijen maritim) adalah hal-hal terkait maritim yang perlu diperbaiki secara reguler dengan target yang jelas dan terukur.

Sebagai strategi ekonomi global, Jalur Sutra Maritim Tiongkok merupakan perwujudan dari strategi yang difokuskan pada sektor maritim dan kelautan, berdampingan dengan strategi *one belt, one road* (OBOR) yang juga dilakukan di sektor daratan melalui atau menuju Eropa. Strategi ini dapat disebut sebagai bagian atau jilid kedua strategi global *Maritime Silk Road* Tiongkok. Strategi ini terdiri atas pendekatan yang menggabungkan pengembangan berbagai aspek, mulai dari kerja sama investasi di bidang infrastruktur, kerja sama industri, pengembangan teknologi dan inovasi (melibatkan berbagai perusahaan asing/*foreign companies*, misalnya Volks Wagen dari Jerman untuk industri otomotif), dan pengembangan pariwisata kebudayaan di Xi'an. Menurut Dragana Mitrovic, profesor ekonomi

politik dari University of Belgrade, OBOR adalah inisiatif yang kompleks karena selain perlu investasi yang besar untuk pembangunan infrastruktur, China juga menghadapi berbagai tantangan dalam mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.¹⁴

“As China has been facing many problems while trying to transition to a new economic growth model, it is focused on primarily achieving the following goals: gaining access to resources and access to markets for final products, reducing or reallocating part of its industrial overcapacity and dirty industry, deleveraging some crucial sector of the economy, and diversifying and safely and efficiently deploying its enormous \$3.51 trillion foreign reserves”.

Kompetisi antarkekuatan di sektor maritim juga terjadi antara RRT dan India. Dalam catatan sejarah, India pun mengklaim memiliki jalur maritim yang disebut dengan “Cotton Route.”¹⁵ Strategi maritim India untuk menghadapi RRT lebih difokuskan di kawasan Samudra Hindia sebagaimana dinyatakan oleh Sushma Swaraj, “*India is trying to counter China’s Silk Road Economic Belt strategy with the idea of Cotton Route to improve diplomatic and economic relations with India Ocean Rim countries.*” Langkah nyata yang dilakukan India untuk membuktikan kekuatan maritimnya adalah membangun kerja sama maritim dengan negara-negara tetangganya, seperti Sri Lanka, Mauritius, dan

¹⁴ Dragana Mitrovic, “The Belt and Road: China’s Ambitious Initiative,” dalam *China International Studies*, (Juli/Agustus 2016): 77. Lihat juga Wei Lingling, “China’s Foreign Exchange Reserves Drop \$43.26 Billion in September,” *The Wall Street Journal*, 7 Oktober 2015, diakses pada 24 Juli 2016 dari <https://www.wsj.com/articles/chinas-foreign-exchange-reserves-drop-43-26-billion-in-september-1444199770>.

¹⁵ “To Counter China’s Silk Road, India is working on Cotton Route,” *India Times*, 23 Maret 2015, diakses pada 1 Oktober 2016 dari <http://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/to-counter-chinas-silk-road-india-is-working-on-cotton-route/articleshow/46655130.cms>. Lihat juga sejarah maritim yang dikenal dengan Cinnamon/Spice Routes dalam “What are the Spice Routes?,” UNESCO, diakses pada 1 Oktober 2016 dari <http://en.unesco.org/silkroad/content/what-are-spice-routes>.

Bangladesh. India menjadi mitra dialog ASEAN dan bekerja sama di berbagai sektor, seperti perdagangan, investasi, dan industri.

Pesaing Tiongkok dalam hal perebutan hegemoni di Asia Tenggara adalah Amerika Serikat. Negara adidaya ini memiliki teknologi persenjataan dan perkapalan yang paling maju di dunia. Sebagaimana Tiongkok dengan Indonesia, Amerika Serikat pun terus berupaya mempertahankan dan meningkatkan hubungan bilateral dengan Indonesia maupun dalam konteks ASEAN. Kehadiran Amerika Serikat di ASEAN sudah terjadi sejak masa kolonialismenya di Filipina. “Kedekatan” sejarah ini berlanjut sampai sekarang. Dalam konteks konflik di wilayah LCS, Amerika Serikat bekerja sama dengan Filipina untuk mencapai kepentingannya di wilayah konflik itu. Kehadiran militer RRT di LCS meningkatkan kekhawatiran banyak negara, bukan hanya para pihak yang terlibat di dalam sengketa di kawasan itu, melainkan juga Indonesia, serta AS yang melihat Tiongkok semakin agresif dalam meluaskan pengaruhnya di LCS. Hal ini merupakan bagian dari penguasaan bidang maritim regional, khususnya jalur perdagangan.

Dua kekuatan maritim kawasan lainnya yang relatif berpengaruh dalam pengelolaan keamanan maritim ASEAN adalah Jepang dan Korea Selatan. Kedua negara yang juga sekutu Amerika Serikat ini memiliki kekuatan militer dan ekonomi yang tidak diragukan. Pengembangan maritim di kedua negara didukung oleh kemajuan teknologi kelautan dan ketersediaan anggaran pembangunan maritim yang relatif memadai. Namun, kerja sama keamanan maritim Jepang ataupun Korea Selatan dengan negara-negara ASEAN lebih cenderung bersifat bilateral, termasuk dengan Indonesia.

Interaksi antarkekuatan di ASEAN dan sekitarnya telah mengakibatkan ASEAN terancam soliditasnya. Hal ini akan terjadi bila ASEAN tidak mampu memenuhi komitmennya menjaga netralitas kawasan dari intervensi, kepentingan, dan pertarungan kekuatan-kekuatan besar di kawasan ini. Dalam perspektif Sentralitas ASEAN

(*ASEAN Centrality*) dan secara regional, ASEAN ditantang untuk menggunakan mekanisme regional sebagai penentu arah kawasan dan global dalam menghadapi permasalahan di sektor maritim. Tantangan ASEAN dalam membangun keamanan maritim yang kuat saat ini dan masa depan relatif tidak mudah. Hal ini karena banyaknya masalah keamanan regional, baik yang terkait dengan konflik perbatasan dan kedaulatan wilayah, pengelolaan sumber daya ekonomi di sektor maritim, maupun dalam upaya membangun identitas regional maritim ASEAN. Sesuai cetak biru pilar politik keamanan ASEAN, sektor maritim, menjadi salah satu prioritas negara-negara ASEAN dalam menciptakan dan menjaga stabilitas, perdamaian, dan kesejahteraan kawasan melalui kerja sama maritim yang saling menguntungkan.

D. Soliditas Maritim ASEAN

Interaksi antarkekuatan yang bersifat saling ketergantungan tidak selalu berdampak positif bagi setiap negara. Perselisihan dan konflik kepentingan tidak jarang menghasilkan persoalan keamanan baru yang berpotensi mengancam perdamaian dan stabilitas kawasan dalam jangka panjang. Secara internal, ASEAN pun masih menghadapi masalah dan tantangan dalam menciptakan keamanan kawasan. Kondisi keamanan domestik di beberapa negara ASEAN, seperti konflik bersenjata, kekerasan politik, dan pelanggaran hak asasi manusia (HAM) menjadi penyebab terganggunya keamanan wilayah perbatasan. Kasus penyanderaan WNI oleh Kelompok Abu Sayyaf atau *Abu Sayyaf Group* (ASG) sejak Juni 2016 menunjukkan rendahnya tingkat keselamatan pelayaran dan perniagaan di wilayah perbatasan laut dan perairan antara Indonesia, Malaysia, dan Filipina.¹⁶ Kasus ini bersumber dari dalam negeri Filipina. Wilayah selatan Filipina (Mindanao dan Sulu) merupakan basis ASG atau kelompok teroris di Filipina. Persoalan keamanan ini berkelindan dengan masalah kesenjangan pembangunan

¹⁶ Lihat pembahasan mengenai isu-isu strategis pada Bab V.

antarwilayah, di mana bagian utara Filipina (Luzon) sebagai daerah kaya, sedangkan dengan bagian selatan (Mindanao) sebagai daerah miskin. Isu keamanan di Filipina Selatan ini merupakan konflik antara kelompok Moro dan tentara nasional Filipina. Konflik ini adalah konflik bersenjata terlama di Asia Tenggara.¹⁷

Karena persoalan terorisme menjadi bagian dari kriminalitas lintas negara yang sebagian menggunakan laut dan wilayah perairan sebagai pintu masuk ke wilayah negara lain, persoalan domestik Filipina telah berdampak pada keselamatan dan keamanan wilayah maritim yang berbatasan dengan Indonesia (dan Malaysia). Dalam kasus penyanderaan warga negara Indonesia (WNI) oleh kelompok teroris Abu Sayyaf di wilayah perairan Sulu, persoalan keselamatan pelayaran dan perniagaan melalui perairan Sulu berhubungan dengan kepentingan ekonomi kelompok teroris yang melakukan aksi teror dengan merompak menggunakan senjata (*armed robbery*) untuk mendapatkan uang tebusan (*ransom*).¹⁸ Dalam menanggapi dan menyelesaikan kasus penyanderaan ini, menteri pertahanan Indonesia, Malaysia, dan Filipina sepakat melakukan patroli bersama, meningkatkan tukar menukar informasi, dan kerja sama intelijen. Untuk jangka panjang, kerja sama di bidang keamanan maritim sangat penting dilanjutkan. Bukan hanya sebagai strategi yang reaktif, melainkan juga menjadi basis yang kuat untuk memerangi aksi teror di wilayah perbatasan laut ketiga negara, dan agar mampu menangani kasus serupa di kemudian hari.

Keberadaan ASEAN sejak 1967 telah menciptakan saling ketergantungan, baik yang terhubung langsung dengan kepentingan

¹⁷ Pemerintah Filipina dan Kelompok Moro di bawah pimpinan Nur Misuari menyepakati perjanjian damai untuk mengakhiri konflik bersenjata di Mindanao pada 1996. Namun, konflik terjadi lagi sampai sekarang.

¹⁸ Lihat Adriana Elisabeth, "Dinamika Pergerakan Kelompok Komunis dan Separatis di Filipina dan Pengaruhnya di Kawasan," Slides Presentasi, Diskusi Terbatas Deputi VII BIN (Jakarta, 13 Februari 2017).

nasional maupun dalam konteks menghadapi kekuatan eksternal lain di kawasan. Saling ketergantungan ini terjadi karena alasan ekonomi, keamanan, ataupun desakan regional untuk mengatasi isu tertentu secara bersama. Laut dan perairan di ASEAN menjadi arena penting yang memfasilitasi berbagai kepentingan antarnegara. Misalnya, mobilitas dan interaksi manusia atau kelompok, juga sebagai jalur pelayaran dan perniagaan dengan tujuan yang sangat beragam—dari legal sampai yang ilegal.

Bagaimana Indonesia dan ASEAN mengelola berbagai interaksi di bidang maritim? Indonesia memiliki visi nasional di bidang maritim, namun masih perlu dikaji, baik dalam konteks operasionalisasi maupun relevansinya dengan pembangunan keamanan maritim ASEAN. Konsep Poros Maritim Dunia (*Global Maritime Fulcrum*/GMF) merupakan visi nasional Indonesia yang memiliki makna *inward looking* dan *outward looking*. Sampai saat ini, implementasi konsep maritim Indonesia masih menunggu kebijakan dan strategi yang dilandasi kepentingan nasional jangka panjang dan strategi yang menghubungkan antara *domain* laut, darat, dan udara.

Sebagai strategi maritim yang bersifat jangka panjang, Poros Maritim Dunia memiliki relevansi yang signifikan. Relevansi Poros Maritim Dunia adalah sebagai bentuk paradigma baru pembangunan Indonesia. Caranya, menetapkan strategi yang terukur dalam upaya menjaga kedaulatan politik, wilayah laut dan perairan nasional, mengoptimalkan diplomasi ekonomi, membangun infrastruktur dalam mendukung aspek keterhubungan dan saling keterhubungan antara kepentingan di laut, darat, dan udara.

Meskipun belum didefinisikan secara jelas dan operasional, konsep Poros Maritim Dunia merupakan ide awal yang diperkenalkan kepada publik di Indonesia dalam kampanye presiden 2014. Hal itu menjadi sebuah *election manifesto*, yang berkembang menjadi doktrin negara untuk membangun sektor maritim Indonesia. Strategi

pencapaiannya adalah melalui pembangunan lima pilar maritim Indonesia. Kelima pilar ini kemudian diperluas menjadi tujuh pilar, yaitu pembangunan identitas dan kebudayaan maritim, pengelolaan sumber daya laut, infrastruktur (transportasi laut), diplomasi maritim, pertahanan (*naval*), tata ruang kelautan, dan kelembagaan/institusi kelautan nasional.¹⁹

Potensi maritim Indonesia dan strategi pembangunan sektor maritim sebagian besar pengaturannya sudah tercakup dalam dokumen Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI 2016).²⁰ Sebelum Poros Maritim Dunia diluncurkan, negara-negara lain (seperti AS, RRT, India) telah memiliki strategi maritim. Singapura, bahkan, sebagai negara kota telah menyatakan diri sebagai negara maritim. Jadi, otoritas maritim dan pelabuhannya sangat berperan mendukung Singapura sebagai pusat perdagangan (barang dan jasa) dunia. Pelabuhan Singapura juga menjadi salah satu dari 10 pelabuhan paling modern di dunia, selain Rotterdam di Belanda, Hamburg di Jerman, dan 7 pelabuhan lainnya berada di RRT.

E. Kepentingan Maritim Negara-Negara Ekstra-ASEAN

Pengamanan wilayah laut ASEAN dilakukan secara internal dalam kerja sama intra-ASEAN. Misalnya, meningkatkan jalur perniagaan dan pelayaran yang melintasi wilayah maritim ASEAN serta mengatasi isu-isu kejahatan lintas negara. Secara eksternal, ASEAN juga bekerja sama dengan negara-negara mitra dialog ASEAN, khususnya AS, Australia, India, Jepang, Korea Selatan, RRT, dan Rusia. Dalam

¹⁹ Konsep Poros Maritim Dunia merupakan *election manifesto* selama kampanye pemilihan presiden (pilpres) 2014 dari Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Setelah terpilih, Presiden Jokowi membuat lima pilar untuk membangun sektor maritim Indonesia.

²⁰ Dalam “Kebijakan Kelautan Indonesia” (2016) yang disusun Kementerian Koordinator Bidang Maritim (KemenkoMaritim) dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), pilar maritim Indonesia diperluas menjadi dua pilar baru, yakni kelembagaan dan tata ruang kelautan.

perkembangan terbaru, beberapa isu keamanan maritim ASEAN dan negara-negara ekstra-kawasan, misalnya kasus di LCS, juga perlu diperhatikan.

Kerja sama maritim di ASEAN sudah dilakukan antara ASEAN dan India dengan ASEAN-India *Naval Cooperation*. Ini merupakan bagian dari kebijakan regional India di Asia yang disebut *Look East Policy*.²¹ Saat ini, India tidak hanya memiliki *Look East Policy*, namun juga menjalankan kebijakan *Act East Policy*. Dalam hubungannya dengan kawasan LCS, India memiliki kepentingan nasional *Freedom of Navigation* (FON) di kawasan LCS.²²

Kerja sama ASEAN dan Tiongkok dalam bidang maritim atau *China-ASEAN Maritime Cooperation* dimulai pada 1991 dengan dibentuknya *China-ASEAN dialog relationship*. Pada 2001, ASEAN dan Tiongkok melengkapi konsultasi mengenai *Declaration on the Conduct of Parties* dalam konteks Laut Cina Selatan.²³

Di dalam pertemuan EAS yang disponsori Indonesia, RRT, Selandia Baru, Australia, dan Amerika Serikat, dikeluarkan pernyataan mengenai pentingnya mempromosikan kerja sama maritim di kawasan (Asia Tenggara dan Asia Timur).²⁴ Namun, pertemuan EAS belum pernah membahas isu LCS. Selain karena sensitif, konflik LCS

²¹ Lihat David Brewster, "India's Defense Strategy and the India-ASEAN Relationship," *India Review* 12, no. 3 (2013): hlm. 152. Lihat juga "India-ASEAN Naval Cooperation: An Important Strategy," Centre for Indian Studies, 4 September 2015, diakses pada 1 Oktober 2016 dari <http://cis.org.vn/article/26/india-asean-naval-cooperation-an-important-strategy.html>.

²² Centre for Indian Studies. "India-ASEAN Naval Cooperation: An Important Strategy."

²³ Lihat Cai Penghong, "China-ASEAN Maritime Cooperation: Process, Motivation, and Prospects," China Institute of International Studies (CIIS), 25 September 2016, diakses pada 1 Oktober 2016 dari http://www.ciis.org.cn/english/2015-09/25/content_8265850.htm.

²⁴ Lihat "EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation," ASEAN, 22 November 2015, diakses 1 Oktober 2016 dari <http://www.asean.org/storage/images/2015/November/10th-EAS-Outcome/EAS%20Statement%20on%20>

juga merupakan masalah kompleks yang melibatkan negara-negara pihak—sebagian besarnya negara anggota ASEAN. Setiap negara pihak (*claimant state*) mempunyai argumentasi yang saling bertentangan atas wilayah LCS, khususnya *Spartly Islands*, mulai dari klaim fakta sejarah, hukum internasional, perjanjian internasional, teori kedaulatan, pemikiran realisme, dan lain-lain.²⁵ Pada intinya, semua argumentasi itu memiliki tujuan yang sama, yakni membuktikan kepemilikan yang paling sah atas wilayah LCS.

Isu LCS mengalami fase baru dengan dikeluarkannya hasil *Permanent Court of Arbitration* (PCA) mengenai gugatan Filipina kepada RRT dalam kasus LCS. Pada 12 Juli 2016, Tribunal Internasional di Den Haag, Belanda, menyatakan bahwa seluruh klaim RRT atas “*nine-dash-line*” batal secara hukum. Dalam pandangan hukum internasional, putusan PCA telah menetapkan bahwa penguasaan Tiongkok atas wilayah LCS menyalahi hukum internasional, khususnya UNCLOS, di mana Tiongkok maupun Filipina sama-sama negara yang telah meratifikasi UNCLOS.

Namun, interpretasi politik, keamanan, dan ekonomi atas hasil PCA bergulir terus hingga menimbulkan pro dan kontra mengenai nasib ASEAN pascaputusan PCA. Fakta menunjukkan bahwa ASEAN telah terbelah posisi dan kepentingannya dalam kasus LCS. Namun, ASEAN tidak melakukan pembahasan secara khusus atas hasil PCA sehubungan dengan dampak hasil PCA bagi kawasan. Sebagai bentuk soliditas ASEAN, setiap negara diimbau menjaga keamanan, stabilitas, dan perdamaian kawasan. Hal ini sesuai dengan komitmen ASEAN sebagai suatu komunitas regional yang telah menjadi Komunitas ASEAN

Enhancing%20Regional%20Maritime%20Cooperation%20-%20FINAL%2022%20November%202015.pdf.

²⁵ Lihat Omar Saleem, “The Spartly Islands Dispute: China New Millennium,” dalam *American University International Law Review* 15, no 3 (2000), hlm. 541.

(ASEAN Community). Integrasi ASEAN dalam bentuk komunitas dimulai pada 31 Desember 2015.

Meskipun hasil PCA sudah final, RRT tetap tidak menerima keputusan itu. Sejak itulah terus bergulir interpretasi politik dan ekonomi atas putusan PCA. Hal ini menimbulkan berbagai spekulasi mengkhawatirkan, seperti akankah RRT keluar dari UNCLOS. Tantangan bagi ASEAN adalah bagaimana mempertahankan komitmen regionalnya untuk menjaga sentralitas ASEAN di tengah tarik-menarik kepentingan antarkekuatan dari luar ASEAN, termasuk kepentingan ekonomi jangka panjang dan pengelolaan sumber daya laut di kawasan LCS oleh RRT.

Indonesia berpeluang menginisiasi dialog informal membahas keamanan maritim ASEAN untuk merespons hasil PCA dan mengantisipasi terjadinya kasus serupa, terutama di kawasan Samudra Hindia. Kalau kasus di LCS merupakan bagian dari persoalan masa lalu yang belum terselesaikan (*unresolved problem*) karena perbedaan kepentingan antarpara pihak, Samudra Hindia akan menjadi kawasan masa depan yang berpotensi memicu konflik antarkekuatan, khususnya antara India dengan RRT maupun antara RRT dan AS.

Dalam mempertahankan sentralitas ASEAN, negara-negara anggota ASEAN dihadapkan pada berkembangnya kerja sama regional di kawasan Samudra Hindia atau *Indian Ocean Rim Association* (IORA) yang dibentuk pada 1997. Indonesia, Singapura, dan Thailand juga bergabung di dalam kerja sama ekonomi regional yang telah beranggotakan 21 negara, ditambah dengan 7 negara mitra dialog IORA.²⁶ Berdasarkan catatan sejarah maritim di Samudra Hindia, yang pertama

²⁶ Negara-negara IORA dan mitra dialog IORA bekerja sama mendorong pengembangan sektor atau area prioritas di Samudra Hindia yang mencakup keselamatan dan keamanan maritim, pengelolaan perikanan, fasilitasi perdagangan dan investasi, pengelolaan risiko bencana, kerja sama akademik dan sains, pariwisata dan pertukaran kebudayaan.

kali melakukan perdagangan adalah bangsa Arab pada sekitar abad 13. Kemudian transaksi ekonomi perdagangan komoditi rempah-rempah (oleh India), sutra dan guci (oleh Tiongkok). Kepentingan ekonomi di kawasan ini menandai terjadinya “imperialisme” Asia di Samudra Hindia.²⁷

Samudra Hindia merupakan kawasan masa depan dunia yang memiliki potensi kerja sama mencakup keselamatan dan keamanan maritim, pengelolaan perikanan, fasilitasi perdagangan dan investasi, pengelolaan risiko bencana, kerja sama akademik dan sains, kebudayaan dan pariwisata, dan kerja sama pembangunan di bidang *blue economy* dan pemberdayaan perempuan.²⁸

Sebaliknya, kawasan Samudra Hindia berpotensi menimbulkan ketegangan dan konflik antarkepentingan kekuatan besar, seperti India dan Tiongkok, maupun Amerika Serikat dan Tiongkok. Pertarungan memperebutkan supremasi kawasan di Samudra Hindia tampak dari keinginan Tiongkok meluaskan jalur perdagangannya melalui kawasan ini. Perluasan strategi ekonomi global ini dikenal sebagai Jalur Sutra Maritim.²⁹ Cara yang dilakukan adalah dengan membangun pelabuhan-pelabuhan laut di beberapa negara kawasan, seperti Sri Lanka, Djibouti, dan Pakistan. Namun, negara-negara ini bukan anggota IORA. Dalam kerangka kerja sama ekonomi regional di Samudra Hindia atau IORA, India mengutamakan bidang perdagangan dan

²⁷ India dan RRT tidak pernah menjajah sebagaimana Portugis, Inggris, Amerika Serikat, Belanda, dan Jepang, namun kemampuan India dan RRT dalam mengeksplorasi kawasan dan membangun jaringan perdagangan di kawasan Samudra Hindia dapat diasumsikan sebagai kekuatan dan kemampuan menguasai jalur dan jaringan regional untuk memenuhi kepentingan nasional masing-masing. Esensi ini dapat diartikan sebagai strategi imperialis dalam menguasai sektor ekonomi dalam konteks ini.

²⁸ Selain keenam prioritas kerja sama di IORA, dikembangkan pula sektor yang bersifat lintas prioritas, yakni *blue economy* dan *women empowerment*.

²⁹ Lihat Rear Admiral Michael McDevitt, USN (retired) (Juni 2016), *Becoming a Great “Maritime Power:” A Chinese Dream*, CNA, 10–14.

maritim.³⁰Di luar IORA, India sudah membangun kerja sama maritim dengan negara-negara di sekitarnya, seperti Mauritius, Bangladesh, dan Sri Lanka. Hal ini merupakan bagian dari strategi maritim India.

Untuk membuat proyeksi keamanan regional ASEAN dalam konteks rivalitas negara-negara besar di kawasan ini, pertarungan terbesar adalah antara Amerika versus Tiongkok—strategi ekonomi global ala kapitalisme AS melawan sosialisme dengan karakteristik Tiongkok. Dalam konteks global ini, ada dua hal utama yang perlu dianalisis. Pertama, kebijakan kelautan Amerika dan Tiongkok serta perkembangannya. Kedua, strategi ekonomi maritim Amerika dan Tiongkok untuk mencapai kepentingan masing-masing. Berdasarkan pemahaman kebijakan kelautan nasional masing-masing negara itu, yang penting bagi Indonesia adalah memahami dampak pelaksanaan setiap strategi maritim, baik di tingkat regional ASEAN maupun secara bilateral dengan Amerika Serikat atau Tiongkok.

F. Poros Maritim Dunia dalam Interaksi Regional dan Global

ASEAN tidak dapat menghindari tarik-menarik kepentingan antarkekuatan besar di kawasan. Namun, interaksi antarkekuatan eksternal di bidang maritim ASEAN dapat disimpulkan sebagai berikut. *Pertama*, daya tarik maritim ASEAN mendorong kekuatan eksternal untuk membangun kerja sama. Tidak dapat dipungkiri bahwa negara-negara anggota ASEAN tidak mampu menegosiasikan antara kepentingan nasional dan komitmen regional. Pada satu sisi, kepentingan investasi menjadi pilihan praktis untuk bekerja sama dengan RRT tanpa analisis lebih jauh mengenai untung ruginya. Pada sisi

³⁰ “India Fokuskan Kerja Sama Bidang Perdagangan Maritim di KTT IORA 2017,” *Tribunews*, 6 Maret 2017, diakses pada 20 September 2017 dari <http://www.tribunnews.com/internasional/2017/03/06/india-fokuskan-kerja-sama-bidang-perdagangan-maritim-di-ktt-iora-2017>.

lain, ASEAN memiliki kepentingan mengamankan laut dan perairan secara bersama-sama sehingga keamanan jalur perdagangan lebih terjaga dan kejahatan lintas negara bisa dikurangi secara signifikan.

Kedua, masalah keamanan maritim mencakup aspek dan dimensi yang sangat luas, yakni keamanan dan keselamatan maritim, pengelolaan sumber ekonomi laut, pengelolaan wilayah perbatasan, dan penanganan isu-isu teknis terkait lingkungan hidup, kebencanaan, dan perubahan iklim. Setiap masalah cenderung berkorelasi satu dengan yang lain. Akibatnya, sulit bagi negara-negara ASEAN dan kekuatan-kekuatan di kawasan untuk tidak bekerja sama mengatasi berbagai masalah yang ada—termasuk dalam menghadapi ancaman dan kerja sama mencegah dampak yang lebih buruk, baik secara regional maupun global.

Konsep Poros Maritim Dunia Indonesia dapat dimaknai sebagai visi, inisiatif, doktrin, atau strategi maritim Indonesia untuk menjadi kekuatan maritim global, termasuk mendukung keamanan maritim regional ASEAN. Poros Maritim Dunia selayaknya ditopang oleh strategi membangun kekuatan maritim Indonesia sebagai hub dan pintu gerbang yang menghubungkan Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Strategi ini diperlukan untuk menghadapi multi-kepentingan dari negara-negara yang dilintasi dua samudra besar ini. Hal ini juga relevan dalam konteks mendukung peran sentral ASEAN sebagai *driving force* menuju arsitektur regional yang lebih baik.

Peran dan fungsi maritim Indonesia sebagai bagian dari kekuatan maritim ASEAN harus diproyeksikan untuk mengatur hubungan antarkekuatan eksternal, khususnya dengan AS, RRT, dan India. Kerja sama ASEAN dengan negara-negara eksternal ditujukan untuk mengatasi isu-isu strategis di bidang maritim. Hal ini akan berdampak luas bagi keamanan dan stabilitas regional maupun global. Kerja sama ini akan menghadapi tantangan berupa konflik kepentingan

antarnegara anggota ASEAN atau kepentingan nasional versus kepentingan regional.

Indonesia sebagai negara yang memiliki sejarah maritim yang kuat di bidang teknologi pelayaran dan perkapalan serta penguatan jaringan perdagangan global, saat ini memiliki momentum yang tepat untuk membangun kembali bidang maritim nasional. Konsep Poros Maritim Dunia perlu didukung kebijakan dan strategi yang komprehensif dan terintegrasi. Dalam konteks ASEAN, Indonesia dan ASEAN perlu menganalisis kemungkinan-kemungkinan implikasi yang timbul karena adanya kekuatan-kekuatan eksternal di kawasan. Untuk itu, Indonesia dan ASEAN perlu membangun strategi regional memanfaatkan kekuatan-kekuatan eksternal bagi peningkatan keamanan maritim.

DAFTAR PUSTAKA

- ASEAN. *ASEAN Charter*. Jakarta: The ASEAN Secretariat, 2008.
- ASEAN. "EAS Statement on Enhancing Regional Maritime Cooperation." 22 November 2015. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://www.asean.org/storage/images/2015/November/10th-EAS-Outcome/EAS%20Statement%20on%20Enhancing%20Regional%20Maritime%20Cooperation%20-%20FINAL%2022%20November%202015.pdf>.
- Bakir, Niyazi Onur. "A Brief of Analysis of Threats and vulnerabilities in the Maritime Domain." Dalam *Managing Critical Infrastructure Risks*, Igor Linkov, Richard J. Wenning, dan Gregory A. Kiker (eds.), 17–49. Nato Science for Peace and Security Series C: Environmental Security, 2007.
- Brewster, David. "India's Defense Strategy and the India-ASEAN Relationship." *India Review* 12, no. 3 (2013): 152.
- Bueger, Christian. "What is Maritime Security?" *Marine Policy* 53, (2015): 160.
- Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia: Menuju Poros Maritim Dunia*. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2016.

- Centre for Indian Studies. "India-ASEAN Naval Cooperation: An Important Strategy." 4 September 2015. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://cis.org.vn/article/26/india-asean-naval-cooperation-an-important-strategy.html>.
- Campbell, Kurt M. *The Pivot, the Future of American Statecraft in Asia*. New York: Twelve, 2016.
- Elisabeth, Adriana (ed.). *Grand Design Kebijakan Luar Negeri Indonesia (2015–2025)*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2016.
- Elisabeth, Adriana (ed.). *Road Map Kebijakan Luar Negeri Indonesia (2015–2020)*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2016.
- Ferida, Khairisa. "Ini 4 Pangkalan Militer Asing Terdekat dengan Indonesia." *Liputan 6*, 2 November 2016. Diakses pada 20 September 2017. <http://global.liputan6.com/read/2642068/ini-4-pangkalan-militer-asing-terdekat-dengan-indonesia>.
- India Times. "To Counter China's Silk Road, India is working on Cotton Route." 23 Maret 2015. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/to-counter-chinas-silk-road-india-is-working-on-cotton-route/articleshow/46655130.cms>.
- Lahago, Asaaro. "Implikasi Kerja Sama Cina-Indonesia: Masuknya Ribuan Pekerja Cina di Banten dan Papua." *Kompasiana*, 4 Juli 2015. Diakses pada 1 Oktober 2016. http://www.kompasiana.com/lahagu/implikasi-kerjasama-cina-indonesia-masuknya-ribuan-pekerja-cina-di-banten-dan-papua_559792bad67e619d07b176dc.
- Lin, Kun-Chin, dan Andres Villar Gertner. "Maritime Security in the Asia-Pacific: China and the Emerging Order in the East and South China Seas." Chatham House Asia Program, Juli 2015. Diakses pada 20 Juli 2016. <https://www.chathamhouse.org/publication/maritime-security-asia-pacific-china-and-emerging-order-east-and-south-china-seas>.
- Lingling, Wei. "China's Foreign Exchange Reserves Drop \$43.26 Billion in September". *The Wall Street Journal*, 7 Oktober 2015. Diakses pada

- 24 Juli 2016. <https://www.wsj.com/articles/chinas-foreign-exchange-reserves-drop-43-26-billion-in-september-1444199770>.
- McDevitt, Rear Admiral Michael, USN (retired) (Juni 2016). *Becoming a Great "Maritime Power:" A Chinese Dream*. CNA, 10–14.
- Mitrovic, Dragana. "The Belt and Road: China's Ambitious Initiative." Dalam *China International Studies* (Juli/Agustus 2016): hlm. 77.
- Penghong, Cai. "China-ASEAN Maritime Cooperation: Process, Motivation, and Prospects." *China Institute of International Studies* (CIIS), 25 September 2016. Diakses pada 1 Oktober 2016. http://www.ciis.org.cn/english/2015-09/25/content_8265850.htm.
- Saleem, Omar. "The Spratly Islands Dispute: China New Millennium." *American University International Law Review* 15, no. 3, (2000): 527–582.
- Saripudin, Mohamad Hery. *Indonesia dan Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahun 2015–2017: Peluang dan Tantangan*. Jakarta: Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kawasan Asia Pasifik dan Afrika, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2014.
- Torbati, Yogareh. "US Ramps Up Military Presence in RP with Aircraft, Airmen." *The Jakarta Post*, 15 April 2016.
- Tribunews. "India Fokuskan Kerja Sama Bidang Perdagangan Maritim di KTT IORA 2017." 6 Maret 2017. Diakses pada 20 September 2017. <http://www.tribunnews.com/internasional/2017/03/06/india-fokuskan-kerja-sama-bidang-perdagangan-maritim-di-ktt-iora-2017>.
- UNESCO. "What are the Spice Routes?" Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://en.unesco.org/silkroad/content/what-are-spice-routes>.
- Zhang, Qingmin. *China's Diplomacy*. China Intercontinental Press, Januari 2010.



BAB VIII

Keamanan Maritim dalam Bingkai Poros Maritim Dunia

C.P.F. Luhulima

A. Agenda Maritim Indonesia dan ASEAN

Presiden Joko Widodo dalam *the 9th East Asia Summit* di Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014, menjabarkan inti Poros Maritim Dunia. Dua butir pernyataan dalam pidato Presiden yang sesuai dengan tema penelitian ini adalah sebagai berikut.

Kedua, *kami akan menjaga dan mengelola sumber daya laut*, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Kekayaan maritim kami akan digunakan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat kami.

Kelima, sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudra, Indonesia memiliki kewajiban untuk *membangun kekuatan pertahanan maritim*. Hal ini diperlukan tidak saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim kami, *tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim*. Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya lautnya dan menjaga

keselamatan pelayaran dan keamanan maritim dan dengan demikian menjamin keamanan lalu lintas di perairannya bagi kapal-kapal asing.

Di tingkat ASEAN, masalah maritim ditegaskan dalam ASEAN Concord II di Bali (2003).¹ Di samping pembentukan ASEAN Maritime Forum, ASEAN diharapkan menerapkan pendekatan maritim yang komprehensif yang mencakup keselamatan pelayaran dan keamanan, “*stock take*” isu maritim dan identifikasi kerja sama maritim antarnegara ASEAN serta kerja sama SAR.

Kerja sama maritim di tingkat ASEAN harus diupayakan untuk mencapai kesepahaman yang integral sifatnya. Kesepahaman itu sangat penting bagi perwujudan Komunitas Keamanan ASEAN. Bagi Indonesia, hal ini berarti melaksanakan Poros Maritim Dunia di dalam bingkai ASEAN Concord II. Ada lima masalah keamanan maritim di wilayah ASEAN, yaitu sengketa perbatasan laut, keamanan Jalur Komunikasi Laut (SLOCS), kejahatan maritim transnasional, keamanan sumber daya maritim, dan keamanan lingkungan maritim. Sampai kini kerja sama ASEAN di bidang maritim masih belum mencakup semua dimensi keamanan. Kekuatan maritim mencakup kapal-kapal dagang, pelabuhan, barang dagangan, dan potensi industri maritim. Pengembangan kerja sama maritim ASEAN masih lebih ditujukan pada pengelolaan perikanan, termasuk IUU *Fishing* dan aktivitas ilegal lain, seperti perompakan, perdagangan manusia, dan terorisme di laut.

B. Keamanan Maritim

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan menegaskan Indonesia sebagai negara kepulauan berciri Nusantara dan maritim (Asas dan Tujuan, Pasal 2), bahwa pembangunan

¹ “Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II),” ASEAN, diakses pada 4 Februari 2016 dari http://www.asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii.

kelautan “adalah pembangunan yang memberi arahan dalam pen-dayagunaan sumber daya kelautan untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan kesejahteraan, dan keterpeliharaan daya dukung ekosistem pesisir dan laut” (Pasal 1, ayat 6). Selanjutnya, sumber daya kelautan “adalah sumber daya laut, baik yang dapat diperbarui maupun yang tidak dapat diperbarui yang memiliki keunggulan komparatif dan kompetitif serta dapat dipertahankan dalam jangka panjang” (Ayat 7). Ayat 8 menetapkan bahwa pengelolaan kelautan “adalah penyelenggaraan kegiatan, penyediaan, pengusahaan, dan pemanfaatan sumber daya kelautan serta konservasi laut.”

Pengelolaan ruang laut adalah perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian ruang laut. Perlindungan lingkungan laut adalah upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan sumber daya kelautan dan mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan di laut yang meliputi konservasi laut, pengendalian pencemaran laut, penanggulangan bencana kelautan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran serta kerusakan dan bencana. Pemerintah melakukan upaya perlindungan lingkungan laut melalui: konservasi laut; pengendalian pencemaran laut; penanggulangan bencana kelautan; dan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan, dan bencana.

Negara pantai mempunyai yurisdiksi atas sumber daya laut. Kendatipun UNCLOS 1982 meminta negara kepulauan dan pantai untuk menghormati hak penangkapan ikan tradisional, tidak ada pengaturan khusus yang dibuat di perairan Asia Tenggara untuk penangkapan ikan. Nelayan yang menangkap ikan di lahan penangkapan ikan tradisional yang melintasi wilayah kedaulatan negara tetangga dianggap melakukan penangkapan ikan ilegal.

Ada juga masalah sengketa penangkapan ikan, termasuk kapal-kapal ikan yang melewati ZEE negara ketiga. Indonesia bertindak atas pelanggaran hak penangkapan ikan itu dengan menenggelamkannya.

Pemerintah Indonesia telah mengambil sikap keras atas penangkapan ikan ilegal sejak Presiden Joko Widodo menjabat pada 2014.

Dalam memerangi *illegal fishing*, Pemerintah Indonesia menerapkan langkah-langkah strategis, baik preemtif, preventif maupun represif. Kebijakan tegas Menteri Susi Pudjastuti terungkap dalam pernyataannya, “Upaya pemberangusan *illegal fishing* ini kita lakukan lewat operasi pengawasan dan kerja sama dengan berbagai pihak yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut. Sebab kehadiran kapal penangkap ikan asing ilegal di wilayah perairan Indonesia sangat merugikan nelayan Indonesia dan mengancam keberlanjutan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan di Indonesia.”² Untuk melakukan langkah-langkah strategis ini, KKP memperkuat kerja sama lintas sektor dan keterlibatan masyarakat. Pengawasan dan penegakan hukum di laut dilakukan melalui kerja sama dengan TNI Angkatan Laut, POLRI, Kejaksaan Agung, dan pihak-pihak lain. Penggalangan kerja sama lintas sektor ini dilakukan untuk mengefektifkan upaya penanggulangan IUU *fishing* dan mengatasi keterbatasan KKP. KKP juga akan memperbaiki manajemen perikanan dengan menerapkan pengaturan musim penangkapan ikan sehingga terciptanya kantong-kantong *sanctuary* dalam menjamin kelestarian.

KKP juga menerapkan sistem pemantauan kapal perikanan (*Vessel Monitoring System/VMS*) berbasis satelit. Tujuannya adalah memastikan kepatuhan (*compliance*) kapal perikanan terhadap ketentuan pengelolaan sumber daya perikanan. Melalui VMS, keberadaan dan pergerakan kapal-kapal penangkap ikan dapat dipantau dan dalam waktu yang hampir bersamaan (*almost real time*).

² Menteri Susi Pudjastuti saat melakukan kunjungan kerja di Stasiun Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP), Pontianak, Kalimantan Barat, 15 November 2014, “Wujudkan Poros Maritim Dunia, KPP Komitmen Berantas *Illegal Fishing*,” Kementerian Kelautan dan Perikanan, diakses pada 1 Oktober 2016 dari http://djpsdkp.kkp.go.id/arsip/c/143/Wujudkan-Poros-Maritim-Dunia-KKP-Komitmen-Berantas-Illegal-Fishing/?category_id=22.

Pada April 2016, Sekretaris Jenderal International Maritime Organization, Kitack Lim, mengundang Presiden Joko Widodo untuk menjabarkan strategi pengembangan maritim Indonesia di hadapan 107 anggota IMO dan 53 NGO dan mengonfirmasi dukungannya bagi organisasi itu.³ Dalam Sidang IMO di London pada 19 April 2016, Presiden Jokowi memberi komitmen untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Ia mengatakan:

“Kami menyadari, pemanfaatan sumber daya laut harus dilakukan untuk kesejahteraan rakyat kami secara berkelanjutan. Kami menyadari, adalah tanggung jawab kami sebagai warga dunia untuk menjaga kelestarian laut. Kami juga menyadari, sebagai kekuatan di antara dua samudra, kami berkewajiban ikut serta menjaga keselamatan pelayaran. Posisi strategis kami di antara dua samudra, yang menjadi poros pelayaran dunia, merupakan faktor penting dalam menjaga kebebasan dan keamanan navigasi pelayaran internasional, terutama di persimpangan jalur laut yang menghubungkan perdagangan Barat-Timur dan Utara-Selatan di mana lebih dari 60 ribu kapal melewati wilayah laut kami setiap tahunnya.” Bagi Presiden, IMO penting dan masuk dalam keanggotaan IMO sebagai Badan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), yang mendapat mandat di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, pencegahan polusi laut serta memastikan bahwa pelayaran internasional sebagai unsur penting bagi pertumbuhan ekonomi dunia yang berkelanjutan, dapat berjalan dengan baik dan atas dasar kerangka pengaturan yang disepakati bersama, merupakan tata aturan yang harus dipatuhi.”⁴

Indonesia telah menenggelamkan 176 kapal nelayan ilegal dari beberapa negara setelah mengumumkan moratorium penangkapan

³ “Indonesian President Visits IMO,” International Maritime Organization, 19 April 2016, diakses pada 1 Oktober 2016 dari <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/10-Indonesia-president.aspx>.

⁴ “Pidato di Sidang IMO, Presiden Jokowi Komitmen Jadikan Indonesia Poros Maritim Dunia,” Sekretariat Kabinet RI, 20 April 2016, diakses pada 1 Oktober 2016 dari <http://setkab.go.id/pidato-di-sidang-imo-presiden-jokowi-komitmen-jadikan-indonesia-poros-maritim-dunia/>.

ikan untuk kapal asing.⁵ Thailand pun punya paling banyak masalah penangkapan ikan dengan sesama negara anggota ASEAN, seperti Malaysia, Kamboja, dan Indonesia.⁶

Dengan globalisasi gerakan dan kegiatan di laut sangat meningkat. Laut menjadi lebih bernilai dan kapal lebih mudah diserang oleh perompak dan kelompok bersenjata. Oleh karena itu, laut menjadi lahan yang menguntungkan bagi kejahatan maritim transnasional, seperti perompakan, penyelundupan senjata, narkoba, dan penyusupan manusia. Semua negara pantai setuju bahwa masalah kejahatan di laut ini harus dihadapi secara bersama. Namun, ada berbagai perspektif dan penyelesaian yang masih harus dibahas bersama.

Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia, yang dikeluarkan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (KKI 2016) menegaskan bahwa Poros Maritim Dunia masih harus mengintegrasikan gagasan keamanan ASEAN. Indonesia sudah mempunyai peraturan pemerintah yang mengatur lalu lintas melalui ALKI bagi kapal dagang dan kapal perang asing, yang juga tidak tercantum dalam KKI 2016. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan, Pasal 4, Ayat (3 dan 4) mengatur bahwa:

(3) Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apa pun yang me-

⁵ “Kinerja Satgas 115 Raih Apresiasi Presiden,” Kementerian kelautan dan Perikanan, 29 Juni 2016, diakses 1 Oktober 2016 dari <http://kkp.go.id/2016/06/29/kinerja-satgas-115-raih-apresiasi-presiden-2/>.

⁶ Wachiraporn Wongnakornsawang, “Maritime Security Cooperation in Asean: Challenges and Prospects,” diakses pada 1 Oktober 2016 dari http://58.97.114.34/academic/index.php/site_content/download/538/2504/25.html.

langgar asas-asas hukum internasional yang terdapat dalam piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.

(4) Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apa pun dengan mempergunakan amunisi.

Peraturan Pemerintah ini tetap berlaku dalam perwujudan Poros Maritim Dunia. Namun, pengamanan apa dan seperti apa yang dibutuhkan, dan kalau ada pelanggaran, bagaimana cara penanganannya (pembuktian, mekanisme penindakan, dan proses hukumnya) belum tertata dalam dokumen ini.⁷

Kompleksitas isu-isu maritim di Asia Tenggara sudah sejak lama menjadi perhatian utama ASEAN. Deklarasi *ASEAN Concord II (Bali Concord II)* Tahun 2003 menegaskan bahwa isu maritim dan semua yang terkait dengannya adalah isu yang bersifat lintas batas. Oleh karena itu, isu ini harus dibahas dalam forum regional melalui suatu pendekatan yang menyeluruh dan integral. Kerja sama maritim antar dan di antara negara anggota ASEAN akan memberikan kontribusi bagi pembentukan Komunitas Keamanan ASEAN (*ASEAN Security Community/ ASC*).

Dalam KTT ASEAN di Vientienne (2016), disepakati dua protokol, yaitu dibangunnya “hotline” dan kesepakatan menghadapi keadaan tidak terduga di laut yang disebut *Code of Unplanned Encounters at Sea* (CUES). Kedua protokol ini merupakan langkah pertama pengelolaan krisis di Laut Cina Selatan pascakeputusan PCA Den Haag. Kesepakatan mengenai kedua protokol ini tampaknya tidak sulit diraih karena tingkat ketergantungan perdagangan dan ekonomi semua pihak yang

⁷ “Pembangunan Kelautan Dalam RPJMN 2015–2019,” Paparan dalam Rapat Koordinasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Jakarta, 28 Januari 2014, diakses pada 1 Oktober 2016 dari http://www.bappenas.go.id/files/9514/0374/8633/PEMBANGUNAN_KELAUTAN_DALAM_RPJMN_2015-2019_jakarta_28_jan_2014.pdf.

terlibat dalam krisis di LCS. Bagi Indonesia, protokol CUES bukanlah hal baru karena sudah tertera dalam pasal 6 *zero-draft* COC yang dirumuskan Indonesia, tetapi tidak diterima secara utuh oleh negara ASEAN lainnya.⁸

Pertemuan informal ASEAN-AS di Honolulu pada 30 September 2016 menghasilkan kesepakatan untuk meningkatkan kerja sama di bidang keamanan wilayah maritim dan pemberantasan terorisme. Pertemuan ini merekomendasikan agar angkatan bersenjata setiap negara memastikan wilayah perairan mereka aman dan terbuka. Hal itu akan membantu semua negara-negara ASEAN dan AS untuk lebih mendayagunakan wilayah laut bagi kesejahteraan.

Dalam pertemuan itu, Menteri Pertahanan Ryamizard Ryacudu mengajak negara-negara ASEAN meningkatkan dan memperluas kerja sama keamanan. Di ASEAN saat ini setidaknya ada tiga area kerja sama maritim, yaitu patroli terkoordinasi Selat Malaka, kerja sama maritim negara-negara di kawasan Teluk Thailand, dan kerja sama trilateral di Laut Sulu. Namun, Ryamizard memandang perlu pengembangan dalam pola-pola kerja sama subregional yang ada. Ia berharap kerja sama pada masa mendatang akan melibatkan Singapura, Thailand, Vietnam, dan negara ASEAN lainnya.⁹

Indonesia dalam kerangka ASEAN masih membutuhkan penguatan kapasitas kelembagaan secara terintegrasi untuk pertahanan dan keamanan maritimnya. Selain itu, upaya pengembangan dan penguatan lembaga penegak hukum yang memahami keamanan maritim pun mengalami tantangan. Indonesia juga masih belum cukup proaktif menyelesaikan batas laut dengan negara tetangganya dan meningkatkan kerja sama dengan negara tetangga dalam upaya pertahanan dan keamanan wilayahnya.

⁸ Lihat juga René Pattiradjawane, "Dilema Keamanan Maritim. Protokol CUES Ubah Status Laut Selatan," *Kompas*, 3 Oktober 2016.

⁹ "ASEAN-AS Tingkatkan Kerja Sama Keamanan," *Kompas*, 3 Oktober 2016.

Laut adalah dasar dan wahana pembangunan Poros Maritim Dunia atau mungkin lebih tepat Jalur Maritim Indonesia. Jalur ini adalah landasan budaya maritim yang identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra. Oleh karena itu, pembangunannya harus dilakukan berlandaskan kekayaan ekosistem laut Indonesia menuju pengembangan ekonomi maritim serta keamanan dan kedaulatan di laut.

Membangun Indonesia maritim berarti mengembangkan ekosistem laut dengan memperhatikan keberagaman hayati, kelimpahan dan distribusi biota serta pola mobilitas biota itu. Pengembangannya harus dilakukan dengan memperhatikan pula potensi biota laut, *coastal management*, dan *waste management*. Pengabaian ekosistem laut dapat merusak isi laut Indonesia. Potensi biota laut menuntut pengelolaan yang baik. Pengelolaan yang baik memerlukan *coastal* dan *waste management* yang berkelanjutan, pengembangan potensi mineral, termasuk migas, laut untuk menyejahterakan masyarakat. Laju pemanfaatan SDA terbarukan (seperti perikanan, *mangroves*, terumbu karang, dan sumber daya alam hayati laut lain) jangan melebihi kemampuan pulih dari SDA itu.

Dalam CEO Summit Forum Kerja Sama Ekonomi Asia-Pasifik di Beijing pada 10 November 2014, Presiden Joko Widodo mengundang perusahaan-perusahaan Tiongkok dan yang lain untuk membantu membangun 24 *seaports* and *deep sea ports* serta tol laut dari barat wilayah Indonesia ke timur untuk menurunkan perbedaan harga komoditi. Menurut Joko Widodo, Indonesia kaya akan sumber daya alam dan Tiongkok mempunyai pengetahuan dan pengalaman di bidang pembangunan infrastruktur. Presiden Xi Jinping berjanji akan membantu pembangunan infrastruktur maritim Indonesia dengan mendorong perusahaan-perusahaan Tiongkok berinvestasi melalui *Asian Infrastructure Investment Bank* dan *Silk Road Fund*. Menteri Luar Negeri Wang Yi mengatakan bahwa perusahaan Tiongkok dapat

membantu memfasilitasi inisiatif maritim Presiden Indonesia karena mendapatkan “...keuntungan dalam teknologi, dana untuk mengembangkan pelabuhan, jembatan, jalan tol, pembangkit tenaga listrik, dan lain-lain proyek infrastruktur yang dibutuhkan Indonesia.” Kerja sama yang saling menguntungkan ini akan membantu *Master Plan on ASEAN Connectivity*.

C. Diplomasi Maritim

Diplomasi maritim sebagai pengelolaan hubungan internasional melalui tataran maritim dan pemanfaatan aset maritim untuk mengelola hubungan internasional¹⁰ diharapkan dapat meningkatkan kepemimpinan Indonesia dalam berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan multilateral; meningkatkan peran aktif dalam menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia melalui bidang kelautan yang berperan aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan; mempercepat penyelesaian penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga; dan mempercepat submisi penetapan ekstensi landas kontinen sesuai dengan hukum internasional.¹¹

Program utama strategi kebijakan diplomasi maritim yang dimuat dalam *Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia*—yang dikeluarkan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman—tidak mencakup kerja sama kemaritiman ASEAN yang sudah disetujui Indonesia, khususnya pembangunan Komunitas Politik dan Keamanan ASEAN. Dengan demikian, diplomasi maritim Indonesia masih harus mencakup pengembangan kerja sama maritim. Pertama, pengembangan kerja sama maritim ASEAN melalui

¹⁰ Christian Le Miere, *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges* (New York: Routledge, 2014), 7.

¹¹ *Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2016).

pengembangan pendekatan komprehensif yang menentang keselamatan navigasi dan keamanan. Kedua, *stock take* isu-isu maritim dan mengidentifikasi kerja sama maritim antarnegara anggota. Ketiga, mendorong kerja sama dalam keselamatan maritim dan SAR melalui *information sharing*, kerja sama teknologi dan pertukaran kunjungan antarotoritas maritim ASEAN.¹²

Paling sedikit ada tiga dimensi diplomasi maritim yang harus dikembangkan.¹³ *Pertama*, dimensi kedaulatan (*sovereignty*). Indonesia harus berkedaulatan penuh di laut teritorial dan mempunyai hak berdaulat atas sumber daya kelautan di perairan teritorial dan ZEE, seperti tercantum dalam PMD. Hal ini juga diatur dalam UNCLOS 1982. Namun, batas laut dengan negara tetangga masih harus dirundingkan. Indonesia memiliki batas laut dengan 10 negara, dan beberapa masih dirundingkan. Selain mempercepat penyelesaian perundingan perbatasan dengan negara tetangga, Indonesia juga harus meluncurkan kerja sama di bidang pelayaran, perikanan tangkap, dan pengelolaan sumber daya kelautan lainnya. Kejelasan batas wilayah laut sangat perlu dalam konteks penegakan hukum untuk membenarkan penenggelaman kapal asing yang terlibat dalam pencurian ikan, IUU *Fishing*. Hal ini juga perlu untuk mendidik nelayan Indonesia tentang perbatasan laut Indonesia dengan negara tetangga sehingga insiden diplomatik sebagai akibat dari pelanggaran perbatasan tidak terjadi.

Kedua, dimensi keamanan. Apabila bertekad menjadikan wilayahnya sebagai pusat kegiatan maritim, Indonesia harus mampu memastikan bahwa wilayah laut teritorial dan ZEE-nya aman dari tiga hal (kejahatan di laut teritorial, konflik antarnegara, dan lalu lintas pelayaran yang tidak sesuai peraturan) yang dapat memengaruhi

¹² ASEAN *Political-Security Community Blueprint* (Jakarta: ASEAN Secretariat, Juni 2009), 7.

¹³ Darmansjah Djumala, "Mendiplomasikan Maritim, Memaritimkan Diplomasi," *Majalah Gatra*, 11 Februari 2015.

wilayah kedaulatannya. Upaya Indonesia dengan menghasilkan *Zero Draft COC on the South China Sea* merupakan tindakan meredam ketegangan dan konflik di Laut Cina Selatan. Upaya lanjut merumuskan *COC on the South China Sea* harus tetap dilakukan untuk menghindari peningkatan ketegangan menuju konflik bersenjata di wilayah yang sangat penting bagi perdagangan dan kegiatan ekonomi lainnya. Indonesia, dalam kerangka ASEAN di *East Asia Summit*, harus pula dapat menengahi *rebalancing policy* Amerika Serikat di Asia Pasifik dan peningkatan kemampuan militer Tiongkok. Indonesia harus dapat memainkan peran diplomasinya untuk mengatasi rivalitas kedua negara adidaya itu. Oleh karena itu, membangun *dynamic equilibrium* harus terus diupayakan Indonesia di wilayah ini.

Ketiga, dimensi kesejahteraan. Poros Maritim Dunia bertekad membangun dimensi ekonomi maritim dengan memanfaatkan sumber daya perikanan, industri perikanan, pertambangan, energi, pelayaran, dan pariwisata serta dinamika dan interaksi maritim yang terjadi di wilayah laut. Oleh karena ini, titik-titik di seluruh Indonesia harus dapat terhubung dengan baik melalui jalur pelayarannya sendiri, maupun dengan pelabuhan-pelabuhan utama ASEAN. Infrastruktur maritim harus terus ditingkatkan dengan menarik investasi asing langsung untuk pengembangan pelabuhan, galangan kapal, dan industri perikanan.

Bagi Djumala, memaritimkan diplomasi adalah upaya membawa Poros Maritim Dunia ke dalam perundingan internasional di luar ASEAN. Hal ini berarti Indonesia “mengarus-utamakan (*mainstreaming*) isu maritim di dunia dan organisasi internasional atau menjadikan maritim sebagai isu prioritas dalam pembicaraan kerja sama internasional.”

Poros Maritim Dunia sebagai visi pembangunan keamanan holistik dan mencakup ASEAN masih harus dikembangkan. Agar Poros Maritim Dunia koordinatif sifatnya, upaya perumusannya

masih harus dilakukan secara integral antarkementerian dan lembaga negara Indonesia sendiri. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia telah merumuskan Strategi Riset Pengembangan Poros Maritim Dunia, tetapi baru dijabarkan dalam program-program berbagai kementerian dan lembaga.¹⁴ Penuangan dalam bentuk proyek-proyek penelitian masih belum dilakukan. Sebaiknya penguangannya dilakukan secara terkoordinasi dengan kementerian dan lembaga negara lain.

Keamanan maritim ASEAN tidak dapat dipisahkan dari ketegangan sebagai akibat dari rivalitas dan tarik menarik kepentingan ekonomi dan politik antara ASEAN, Tiongkok, dan Amerika—yang dapat meluas ke India dan Rusia. Indonesia dalam ASEAN belum sepenuhnya berhasil mengharmonisasikan kepentingan nasional dengan komitmen regional.

D. Jalur Sutra Maritim Tiongkok

Pertanyaan ketiga yang tidak tercakup dalam penelitian “Keamanan Maritim ASEAN dalam Perspektif Ekonomi Politik Indonesia,” tetapi perlu diajukan adalah bagaimana Jalur Sutra Maritim Tiongkok berdampak dan berinteraksi dengan Poros Maritim Dunia.

Pencanangan pembangunan Poros Maritim Dunia dilakukan Presiden Joko Widodo pada 13 November 2014—setahun setelah Presiden Xi Jinping mencanangkan *One Road, One Belt Initiative* (OBOR) di Nazarbayev University, Astana, Khazakstan—dan di Dewan Perwakilan Rakyat RI pada 2 Oktober 2013.¹⁵ Bagi Tiongkok, laut adalah sumber daya untuk pembangunan berkelanjutan. Tiongkok perlu membuka daerah-daerah pantai dan mendorong pembangunan konektivitas dengan negara-negara tetangga dekat dan jauh. Per-

¹⁴ Untuk lebih jelasnya dapat dibaca dalam *Policy Brief Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia: Strategi Riset Pengembangan Poros Maritim Dunia* (Jakarta: LIPI, Januari 2015).

¹⁵ Istilah OBOR kini sudah berubah menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI).

nyataan Xi Jinping di Jakarta—dan yang terutama ditujukan kepada ASEAN—menyiratkan bahwa ASEAN sangat berarti baginya. ASEAN dia sebut berkali-kali dalam kerangka rancangan dan perwujudan pembangunan jalur itu. Pertanyaannya, apakah pemekaran ASEAN akan tumpang tindih dengan Jalur Sutra Maritim-nya Tiongkok?

Jalur Sutra dimulai dari pelabuhan-pelabuhan Tiongkok melalui Laut Cina Selatan (LCS), Selat Malaka, Selat Sunda dan Selat Lombok ke Teluk Parsi, Laut Merah, dan Teluk Ade, kemudian menuju Eropa melewati Lautan Hindia. Jalur ini meluas, mulai dari Asia ke Afrika Timur, Asia Barat, hingga Eropa. Dengan demikian, jalur ini bergantung pada negara-negara ASEAN. Artinya, jalur sutra bertumpang tindih dengan poros maritim Indonesia. Indonesia menghendaki Samudra Hindia dan Samudra Pasifik tetap damai dan aman bagi perdagangan dunia dan bukan ajang perebutan sumber daya alam, pertikaian wilayah, dan supremasi maritim. Oleh karena itu, Indonesia mengusulkan penguatan prioritas area kerja sama maritim di East Asia Summit (EAS). Indonesia juga mendorong negara mitra ASEAN di EAS untuk mendukung dan terlibat aktif dalam mewujudkan *ASEAN Masterplan on Connectivity*, khususnya konektivitas dan infrastruktur maritim. Kerja sama yang lebih erat ini juga disarankan di bidang keamanan laut, khususnya Laut Cina Selatan, dengan menyelesaikan *code of conduct* yang sudah berlarut-larut.

Laut adalah dasar dan wahana pembangunan Jalur Sutra Maritim, meskipun jalur darat juga dibangun kembali untuk pertukaran barang, teknologi, dan pengetahuan. Lautan adalah sumber daya bagi pembangunan berkelanjutan. Tiongkok perlu membuka daerah-daerah pantai dan mendorong pembangunan konektivitas dengan negara-negara tetangga dekat dan jauh. Pembangunan Jalur Sutra Maritim abad ke-21 ini ditopang pendanaan melalui pembentukan Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB).

Jalur sutra Tiongkok merupakan suatu jalur yang tumpang tindih dengan poros maritim Indonesia. Tiongkok memang bertekad untuk menyumbang bagi pembangunan infrastruktur maritim, terutama di perairan Indonesia. Oleh karena itu, Tiongkok “... akan membantu mempercepat kapasitas produksi industri baja, besi, aluminium, dan semen untuk kepentingan ekspor.”¹⁶

Tiongkok menjanjikan bahwa jalur sutra maritimnya bersifat komersial, dan dengan demikian, damai sifatnya. Namun, tidak ada jaminan bahwa janji itu akan bertahan.¹⁷ Hal ini sejalan dengan yang dikatakan C.P.F. Luhulima:

“The deep-rooted apprehension among Southeast Asians that China’s lofty plans will go beyond maritime connectivity and infrastructure building, as well as trade, was manifest in recent Chinese naval fleet manoeuvres in Indonesian waters.”¹⁸

Pendapat serupa juga dikemukakan Suryo Wiranto:

“Kepentingan Etape-2 [*Maritime Silk Road*] adalah menguasai *Sea Lane of Communication* (SLOC) dan *Sea Lane of Trade* (SLOT) yang berupa pelayaran ALKI-I dan II serta Selat Malaka yang merupakan bagian wilayah kedaulatan NKRI dan sebagian *deep sea harbour* yang akan dibangun Indonesia bersama RRT.”¹⁹

Manuver angkatan laut Tiongkok ini untuk meningkatkan standar gugusan tugas angkatan lautnya bagi *actual combat training*. Manuver ini dimulai dari Pulau Hainan melintasi Laut Cina Selatan, dua

¹⁶ Zhao Hong, “Energy Security Concerns of China and ASEAN: Trigger For Conflicts or Cooperation in the South China Sea?” *EAI Working Paper 159* (23 November 2011), East Asian Research Institute, National University of Singapore.

¹⁷ Argumen selanjutnya diambil dari C.P.F. Luhulima, “Superimposing China’s ‘Maritime Silk Road’ on Indonesia,” *The Jakarta Post*, 10 Juni 2016.

¹⁸ Luhulima, “Superimposing.”

¹⁹ Surya Wiranto, *Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut Cina Selatan dari Perspektif Hukum Internasional* (Yogyakarta: LeutikaPrio, 2016), 78–79.

ALKI, Selat Sunda, dan Selat Lombok. Manuver kemudian melalui Jalur Bashi, Filipina (jalur yang penting bagi operasi militer), dan kembali ke Tiongkok. Latihan angkatan laut Tiongkok ini, seperti dinyatakan pada situs militer Tiongkok merupakan “... *a necessary means to properly exert the rights endowed by international laws on warships to protect China’s maritime rights and interests and maintain the international maritime order.*” Argumen “hak untuk melindungi hak dan kepentingan maritim Tiongkok” dan menjamin “ketertiban internasional” inilah yang sangat mengkhawatirkan Asia Tenggara. Apakah “proteksi” ini juga mencakup alur laut kepulauan Indonesia dan akhirnya jalan tol laut yang sedang dibangun?

Latihan angkatan laut Tiongkok melalui perairan Indonesia ini berarti Indonesia masih harus membiasakan diri dengan penjelmaan defensif militer jalur laut maritimnya. Proposal Tiongkok mengenai MOU antara Tiongkok dan Indonesia untuk bersama-sama membangun jalur sutra maritim abad k-21 diajukan pada 14 April 2015. Proposal ini merupakan instrumen yang baik bagi Tiongkok untuk meraih dukungan Indonesia dan secara implisit memberi peluang bagi Tiongkok untuk terlibat dalam pengamanan perairan Indonesia.

Indonesia harus dengan tegas membangun sistem pertahanan lautnya. Ada beberapa cara yang bisa ditempuh. Pertama, menggunakan perangkat teknologi mutakhir untuk mengamankan alur lautnya. Kedua, meningkatkan kemampuan pemantauan perairannya sendiri. Ketiga, mengatur dan mengawasi arus lalu lintas di perairan teritorialnya. Keempat, membangun *international maritime order* yang menjembatani jalur laut ke Samudra Hindia dan Pasifik.

Selain sikap tegas kepada China, sikap yang sama harus pula diberikan kepada latihan Armada Ketujuh Amerika Serikat. Hal ini untuk menjamin kebebasan berlayar dan menjaga tata kelola maritim di wilayah Asia Tenggara.

E. Optimalisasi Visi Maritim Indonesia

Dengan pencanangan Poros Maritim Dunia, Indonesia harus dapat membangun kemampuan maritim dalam semua dimensi ekonomi, infrastruktur, diplomasi, keamanan dan pertahanan sesuai konfigurasi negara kepulauannya dan status di ASEAN dan di Asia Timur. Indonesia bertekad membangun dan mengembangkan kekuatan pertahanannya. Kekuatan pertahanan ini sangat dibutuhkan tidak hanya untuk memelihara kedaulatan dan kekayaan maritimnya, tetapi juga menjamin keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Poros Maritim Dunia belum dijabarkan serinci Jalur Sutra Maritim lengkap dengan anggaran pembangunannya. Namun, seperti yang dikatakan oleh Yu Hong, “Tiongkok hingga saat ini belum menumbuhkan kepercayaan politik dan strategis yang sangat dibutuhkan. Oleh karena itu, viabilitas jalur sutra maritim masih dipertanyakan.”²⁰

Dalam *APEC CEO Summit* di Beijing pada 10 November 2014, Presiden Joko Widodo mengatakan:

“In 5 years we want to build 24 seaports and deep seaports. As you know, we have 17,000 islands, so we need seaports and we need deep seaports. And this is your opportunity: 24 seaports and deep seaports.”²¹

Presiden hanya mengemukakan perkiraan biaya yang diperlukan untuk membangun jalur tol laut dan infrastruktur pendukungnya. Sepertiga dari biaya pembangunan diharapkan dari AIIB.

²⁰ Yu Hong, “China’s ‘Maritime Silk Road of the 21st Century’ Initiative,” EAI Background Brief No. 941, diakses pada 25 November 2014 dari <http://www.eai.nus.edu.sg/publications/files/BB941.pdf>.

²¹ “Remarks by Indonesian President Joko Widodo at the APEC CEO Summit,” Sekretariat Kabinet, 11 November 2014, diakses pada 2 Agustus 2016 dari <http://setkab.go.id/remarks-by-indonesian-president-joko-jokowi-widodo-at-the-apec-ceo-summit-on-november-10-2014-in-beijing-china/>. Lihat juga Dylan Amirio, “Investors Sought for Transport,” *The Jakarta Post*, 11 Oktober 2016.

“The country is relying on investors and state-owned companies to fund 70 percent of its infrastructure needs, and wants a third of that from the China-led Asian Infrastructure Investment Bank.”²²

Pembangunan infrastruktur maritim memerlukan dana yang besar. Membuka sektor infrastruktur maritim kepada partisipasi asing dan melonggarkan regulasi akan sangat membantu pembangunan dan penyempurnaan manajemen infrastruktur maritim Indonesia. Di samping investasi langsung, pembangunan infrastruktur ini juga akan membuka kesempatan bisnis bagi *advisory roles by project* dan para konsultan, khususnya konsultan hukum. Pembangunan pelabuhan dan infrastruktur maritim Indonesia dianggap sebagai kesempatan bisnis dan investasi yang menjanjikan.

Dalam upaya mengembangkan wilayah maritim, Indonesia harus melakukan beberapa langkah. Pertama, menekan *overfishing* dengan secara sistematis meniadakan *unregulated*, *unreported*, dan *undocumented* (IUU) *fishing* sehingga pendugaan stok ikan dapat diandalkan. Kedua, mulai memperbaiki ekosistem yang rusak dan memperbaiki hutan *mangrove*. Konservasi *mangrove* dan restorasi ekosistemnya akan memberikan keuntungan investasi terbesar untuk meningkatkan perikanan. Sumber daya yang ada dalam ekosistem *mangrove* dapat dimanfaatkan untuk mendorong upaya perikanan yang lebih baik lagi, termasuk peningkatan nilai ekonomi dari sektor perikanan dan kesejahteraan masyarakat.²³ Ketiga, mengurangi secara sistematis pencemaran laut dan meningkatkan *coastal and*

²² Chris Brummitt dan Haslinda Amin, “Jokowi Leans on China, Central Bank to Revive Indonesia GDP,” *Bloomberg*, 11 Februari 2016, diakses pada 2 Agustus 2016 dari <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-02-11/jokowi-seeks-china-funds-rate-cuts-to-meet-indonesia-gdp-target>. --> tak bisa dibuka

²³ Lihat juga Ridzki R. Sigit, “Ekosistem *Mangrove* Potensial untuk Dukung Kebutuhan Perikanan Masa Depan: Studi” Mongabay, 24 November 2014 dari <http://www.mongabay.co.id/2014/11/24/ekosistem-mangrove-potensial-untuk-dukung-kebutuhan-perikanan-masa-depan-studi/>, diakses 1 Oktober 2016.

waste management. Keempat, pemanfaatan SDA terbarukan dengan memperhatikan siklus pembaruannya. Kelima, mengembangkan dan menerapkan teknologi yang meningkatkan produktivitas, efisiensi, dan nilai tambah usaha ekonomi kelautan. Keenam, eksploitasi SDA yang tidak terbarukan harus dilakukan secara ramah lingkungan. Hal ini senada dengan yang dikatakan Jokowi, “Penangkapan ikan ilegal telah menyebabkan kerugian ekonomi hingga 20 miliar US \$ per tahun di Indonesia dan membahayakan 65% terumbu karang kita.”²⁴ Oleh karena itu, kemauan politik untuk melakukan semua ini sangatlah penting dan harus mengiringi pengembangan sifat maritim Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirio, Dylan. “Investors Sought for Transport.” *The Jakarta Post*, 11 Oktober 2016.
- Kompas. “ASEAN-AS Tingkatkan Kerja Sama Keamanan.” 3 Oktober 2016.
- ASEAN. *ASEAN Political-Security Community Blueprint*. Jakarta: ASEAN Secretariat, 2009.
- ASEAN. “Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II).” Diakses pada 4 Februari 2016 dari http://www.asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii.
- Bappenas. “Pembangunan Kelautan dalam RPJMN 2015–2019.” Paparan dalam Rapat Koordinasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Jakarta, 28 Januari 2014. Diakses pada 1 Oktober 2016. http://www.bappenas.go.id/files/9514/0374/8633/PEMBANGUNAN_KELAUTAN_DALAM_RPJM2015-2019_jakarta_28_jan_2014.pdf.
- Brummitt, Chris, dan Haslinda Amin. “Jokowi Leans on China, Central Bank to Revive Indonesia GDP” *Bloomberg*, 11 Februari 2016. Diakses pada 2 Agustus 2016. <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-02-11/jokowi-seeks-china-funds-rate-cuts-to-meet-indonesia-gdp-target>.

²⁴ “Global Collaboration Needed to Combat Illegal Fishing: Jokowi,” *The Jakarta Post*, 10 Oktober 2016.

- Buku Putih Kebijakan Kelautan Indonesia: Menuju Poros Maritim Dunia.* Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2016.
- Djumala, Darmansjah. "Mendiplomasikan Maritim, Memaritimkan Diplomasi." *Majalah Gatra*, 11 Februari 2015.
- The Jakarta Post. "Global collaboration needed to combat illegal fishing: Jokowi." 10 Oktober 2016.
- Hong, Yu. "China's 'Maritime Silk Road of the 21st Century' Initiative." EAI Background Brief no. 941. Diakses pada 25 November 2014. <http://www.eai.nus.edu.sg/publications/files/BB941.pdf>.
- Hong, Zhao. "Energy Security Concerns of China and Asean: Trigger for Conflicts or Cooperation in the South China Sea?" *EAI Working Paper* no. 159, 23 November 2011, East Asian Research Institute, National University of Singapore.
- International Maritime Organization. "Indonesian President Visits IMO." 19 APRIL 2016. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/10-Indonesia-president.aspx>.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. "Kinerja Satgas 115 Raih Apresiasi Presiden." 29 Juni 2016. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://kkp.go.id/2016/06/29/kinerja-satgas-115-raih-apresiasi-presiden-2/>.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. "Wujudkan Poros Maritim Dunia, KPP Komitmen Berantas *Illegal Fishing*." Diakses pada 1 Oktober 2016. http://djpsdkp.kkp.go.id/arsip/c/143/Wujudkan-Poros-Maritim-Dunia-KKP-Komitmen-Berantas-Illegal-Fishing/?category_id=22.
- Le Miere, Christian. *Maritime Diplomacy in the 21th Century: Drivers and Challenges*. New York: Routledge, 2014.
- Luhulima, CPF. "Superimposing China's 'Maritime Silk Road' on Indonesia." *The Jakarta Post*, 10 Juni 2016.
- Pattiradjawane, René. "Dilema Keamanan Maritim. Protokol CUES Ubah Status Laut Selatan." *Kompas*, 3 Oktober 2016.
- Policy Brief Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia: Strategi Riset Pengembangan Poros Maritim Dunia*. Jakarta: LIPI, Januari 2015.

- Sekretariat Kabinet. "Remarks by Indonesian President Joko Widodo at the APEC CEO Summit." 11 November 2014. Diakses pada 2 Agustus 2016. <http://setkab.go.id/remarks-by-indonesian-president-joko-jokowi-widodo-at-the-apec-ceo-summit-on-november-10-2014-in-beijing-china/>.
- Sekretariat Kabinet RI. "Pidato di Sidang IMO, Presiden Jokowi Komitmen Jadikan Indonesia Poros Maritim Dunia." 20 April 2016. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://setkab.go.id/pidato-di-sidang-imo-presiden-jokowi-komitmen-jadikan-indonesia-poros-maritim-dunia/>.
- Sigit, Ridzki R. "Ekosistem *Mangrove* Potensial untuk Dukung Kebutuhan Perikanan Masa Depan: Studi." *Mongabay*, 24 November 2014. Diakses pada 1 Oktober 2016. <http://www.mongabay.co.id/2014/11/24/ekosistem-mangrove-potensial-untuk-dukung-kebutuhan-perikanan-masa-depan-studi/>.
- Wiranto, Surya. *Resolusi Konflik Menghadapi Sengketa Laut Cina Selatan dari Perspektif Hukum Internasional*. Yogyakarta: LeutikaPrio, 2016.
- Wongnakornsawang, Wachiraporn. "Maritime Security Cooperation In Asean: Challenges And Prospects." Diakses pada 1 Oktober 2016. http://58.97.114.34/academic/index.php/site_content/download/538/2504/25.html.



INDEKS

- AB Lopian, 3
Abu Sayyaf, 34, 92, 115, 174, 175
Act East Policy, 178
ADMM-Plus EWG on Marsec, 57, 65
Afrika, 73, 93, 95, 120, 186, 200
agenda pembangunan, 1, 130
aktor, 15, 24, 31, 32, 33, 96, 97, 98, 101,
131, 132, 133, 134, 135, 136, 139,
164
Alfred Thayer Mahan, 30
AL Tiongkok (PLAN), 37
Alur Laut Kepulauan, 6, 7, 18, 52, 53,
59, 70, 73, 91, 110, 193
Alur laut Kepulauan Indonesia (ALKI),
6
Amerika Serikat, 10, 13, 31, 38, 57, 64,
65, 80, 95, 114, 138, 158, 173, 178,
181, 182, 198, 203, 221
Amitav Acharya, 26
ancaman, 15, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32,
33, 34, 40, 46, 47, 53, 56, 61, 62,
67, 68, 69, 75, 76, 92, 97, 98, 101,
102, 109, 110, 131, 133, 134, 136,
160, 168, 183, 193
Andaman Crisis, 120
Angkatan Laut (AL), 30, 128, 136
Angkatan Udara (AU), 128
APBD, 86, 88
APBN, 86, 88
Arbitration, 86, 88
Arch, 13, 37, 38, 44, 95, 117, 124, 179
Archipelagic state, 13, 37, 38, 44, 95,
117, 124, 179
*ARF Inter-Sessional Meeting on Mari-
time Security*, 13, 37, 38, 44, 95,
117, 124, 179
Armed robbery, 13, 37, 38, 44, 95, 117,
124, 179
Arsitektur Regional, 13, 37, 38, 44, 95,
117, 124, 179
ASEAN, i, iii, iv, x, xi, 1, 8, 9, 10, 11, 12,
13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22,

- 23, 24, 25, 26, 27, 32, 33, 35, 40,
41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 54, 55,
56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65,
66, 67, 68, 69, 70, 76, 77, 80, 87,
90, 91, 94, 95, 98, 99, 100, 102,
103, 104, 107, 109, 110, 113, 121,
122, 123, 124, 127, 130, 131, 142,
143, 144, 145, 146, 147, 148, 149,
150, 151, 152, 155, 156, 157, 158,
159, 160, 161, 162, 163, 164, 165,
166, 167, 168, 169, 170, 171, 173,
174, 176, 177, 178, 179, 180, 182,
183, 184, 185, 186, 187, 188, 192,
193, 194, 195, 196, 197, 198, 199,
200, 201, 203, 206, 219, 220, 221,
222
- ASEANAPOL, 58, 67, 68, 99, 106
- ASEAN Concord II, 11, 17, 33, 42, 68,
145, 188, 193, 206
- ASEAN Eminent Persons Group, 25
- ASEAN Institute for Peace and Recon-
ciliation (AIPR), 144
- ASEAN Maritime Forum (AMF), 11,
47, 55, 56, 146, 147, 160
- ASEAN Masterplan on Connectivity,
201
- ASEAN Regional Forum, 13, 37, 38, 44,
95, 117, 124, 179
- ASEAN Seaport Interdiction Task Force
(ASITF), 144
- ASEAN Vision, 25
- Asian Infrastructure Investment Bank
(AIIB), 95
- Asia Tenggara, ix, x, 8, 9, 10, 14, 23, 33,
34, 36, 37, 40, 45, 47, 62, 66, 67,
68, 69, 76, 92, 94, 95, 98, 100, 104,
109, 120, 122, 131, 135, 136, 141,
158, 162, 167, 169, 173, 175, 179,
189, 193, 202, 203, 219, 221
- assertiveness, 37
- Australia, 11, 57, 65, 66, 73, 78, 116,
120, 166, 178, 221, 222
- Automatic Identification System (AIS),
102
- Badan Keamanan Laut (Bakamla),
135
- Badan Penerapan dan Pengkajian
Teknologi (BPPT), 129
- Badan Pengelola Industri Strategis
(BPIS), 129
- bahan bakar minyak (BBM), 85
- Bangladesh, 120, 121, 173, 182
- Bappenas, 4, 88, 177
- Benua Maritim Indonesia, 48
- best practices, 63
- bilateral, 102, 104, 122, 134, 141, 149,
155, 165, 166, 168, 173, 182
- BIMP-EAGA, 94, 105
- Bitzinger, 38
- BJ Habibie, 3
- blue economy*, 74, 162, 181
- BRICS, 95
- Brunei Darussalam, 9, 65, 94, 116
- buffer zone*, 30
- Buku Putih, 5, 12, 17, 149, 186, 192,
197, 206
- BUMN, 86, 88, 105, 136
- catastrophic threats*, 160
- ceteris paribus*, 36
- Charles Lipson, 24, 25
- chokepoint*, 38, 73
- Christian Bueger, 28, 31, 162
- climate change, 57, 64
- Code for Unplanned Encounters at Sea*
(CUES), 64
- Code of Conduct (CoC), 144
- coercive*, 136, 138, 139

collecting ship, 83
comprehensive security, 26, 33
confidence building measures, 26, 146
conflict-avoidance, 25
connected, 89, 90, 91
contraband traffic, 160
Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 28, 29
co-operative, 136, 139, 140
cornerstone, 21
Cotton Route, 172, 185

Da Nang, 10, 61
Declaration of ASEAN Concord II, 11, 17, 33, 42, 188, 206
de facto, 138
degradasi lingkungan, 59
Deklarasi Djuanda, 3, 48, 49, 50, 51, 52, 71, 73, 75, 91, 127
Deputi, xi, 5, 19, 84, 175
deterrence, 39
Dewan Kelautan Indonesia, 3, 18
dialog, 59, 99, 100, 173, 178, 180
Dinamika, 1, 7, 18, 22, 53, 59, 70, 155, 175, 221
Diplomacy, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 141, 152, 153, 186, 196, 207, 220
Diplomasi, 55, 61, 62, 64, 65, 67, 70, 101, 127, 130, 131, 132, 134, 135, 141, 142, 145, 146, 149, 150, 151, 152, 162, 196, 197, 206
Diplomasi maritim, 130, 197
Diskursus, 21
Djibouti, 181
Donald Trump, 166
Dragana Mitrovic, 171, 172
driving force, 183
Drug, 58, 67

dynamic equilibrium, 198
East Asia Summit, 11, 97, 143, 158, 187, 198, 200
East Asia Summit (EAS), 11, 97, 143, 158, 200
Ekonomi, i, iii, iv, 3, 4, 18, 52, 53, 59, 70, 73, 87, 88, 94, 103, 105, 106, 162, 196, 220, 221
ekstra kawasan, 164
election manifesto, 177
embedded, 34
Eropa, 10, 23, 73, 80, 95, 171, 200, 220
Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF), 11, 55, 56
Experts Working Group on Maritime Security, 57, 65
Eyes in the Sky Initiative (EIS), 114

feeder, 35
Feldt, 29, 43
Field Training Exercise (FTX), 65
Filipina, 9, 10, 34, 37, 60, 75, 78, 91, 92, 93, 94, 95, 98, 99, 101, 115, 116, 117, 123, 144, 161, 163, 165, 166, 168, 173, 174, 175, 179, 202
fishing ground, 83, 84
fisik-militer, 24
Food and Agriculture Organization (FAO), 77
Freedom of Navigation Operations (FONOPs), 38

gateway, 89, 91, 104
geostrategis, 34, 36, 40, 164
GMS, 94
GPS, 103
grand strategy, 171
gunboat diplomacy, 135
G-Zero, 96, 105

hak asasi manusia (HAM), 174
 hidrokarbon, 119
 hot-spot, 37
 Hubungan Laut (Hubla), 136
 Hukum Laut, 8, 34, 49, 51, 52, 71, 127, 152
 identitas regional, 174
 illegal logging, 53, 59, 97
 implementasi, 1, 5, 12, 14, 15, 16, 22, 25, 26, 41, 61, 64, 144, 176
 India, 13, 57, 65, 80, 95, 96, 111, 116, 158, 167, 172, 173, 177, 178, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 199
 Indian Ocean Rim Association (IORA), 74, 162, 163, 180, 186
 Indonesia, i, iii, iv, ix, x, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 23, 24, 27, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 60, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 135, 136, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 150, 151, 153, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 219, 220, 221, 222
 industri dan jasa maritim, 4, 129
 industri perikanan, 4, 78, 161, 187, 198, 199
 informal, 24, 180, 194
 informalitas, 24
 information sharing, 58, 59, 60, 68, 197
 insiden, 8, 37, 117, 140, 198
 integrasi, 23, 87, 89, 94
 integrated, 24, 33, 89
 intelijen, 63, 99, 156, 171, 175
 interaksi, x, 16, 24, 32, 132, 155, 156, 159, 163, 164, 167, 176, 182, 198
 interaksi antarkekuatan, x, 16, 164, 167, 182
 interdependensi, 95
 internasional, 3, 7, 10, 12, 13, 14, 23, 27, 28, 33, 34, 38, 41, 46, 47, 49, 50, 51, 60, 64, 70, 75, 76, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 97, 98, 103, 109, 110, 114, 116, 121, 127, 131, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 141, 145, 149, 150, 151, 155, 159, 164, 179, 191, 192, 193, 199, 202, 222
 International Chamber of Commerce (ICC), 110
 International Maritime Bureau (IMB), 111
 International Maritime Organization (IMO), 28, 46, 52, 97
 Interpol, 39
 Inter-sessional Meeting on Counter-Terrorism and Transnational Crime (ISM on CTTC), 99
 intra kawasan, 164
 investasi, 8, 10, 86, 87, 88, 162, 168, 170, 171, 172, 173, 181, 183, 199, 204, 205
 inward looking, 169, 176
 isu, x, 2, 5, 8, 11, 14, 15, 16, 24, 25, 31, 32, 40, 41, 46, 47, 48, 55, 57, 59,

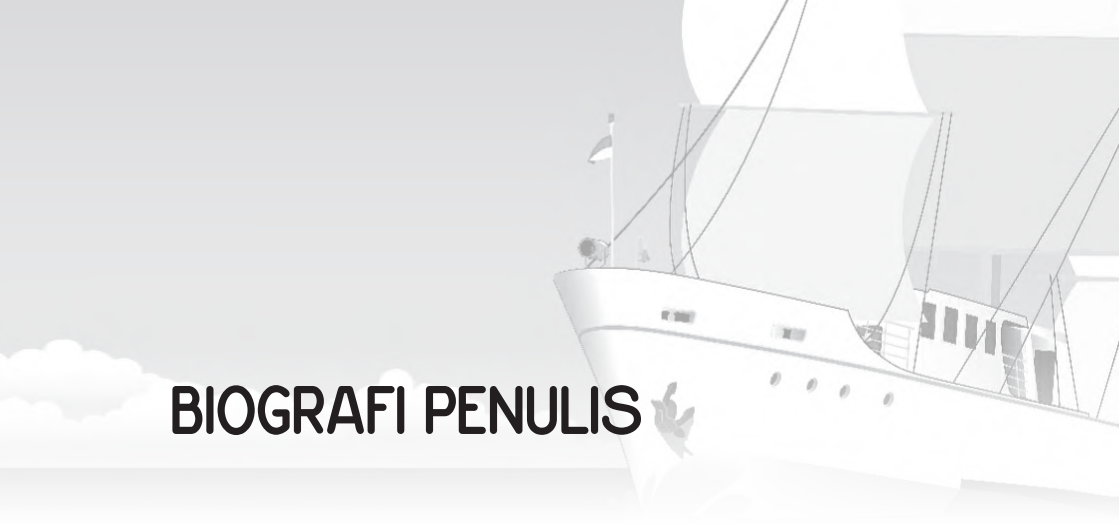
- 60, 61, 63, 64, 66, 67, 68, 70, 76,
95, 110, 122, 123, 130, 131, 133,
134, 135, 136, 141, 144, 145, 146,
147, 148, 149, 151, 155, 156, 157,
160, 161, 162, 164, 165, 174, 176,
178, 179, 183, 188, 193, 194, 197,
199, 220, 221
- Jalur sutra Tiongkok, 201
- jati diri, 2, 130
- Jepang, 10, 57, 64, 65, 79, 80, 93, 103,
114, 118, 168, 173, 178, 181
- Joko Widodo, 2, 15, 19, 33, 35, 53, 86,
107, 161, 177, 187, 190, 191, 196,
200, 204, 207
- Kamboja, 9, 120, 192
- kampanye, 2, 53, 96, 176, 177
- Kapal Perikanan Asing (KPA), 83
- Kapal Perikanan Indonesia (KPI), 83
- kawasan, ix, x, 1, 4, 7, 8, 9, 10, 13, 14,
15, 16, 21, 22, 23, 27, 30, 32, 34,
35, 36, 38, 39, 40, 47, 48, 49, 55,
56, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69,
76, 82, 87, 89, 90, 91, 94, 95, 97,
98, 100, 101, 102, 103, 104, 110,
117, 118, 119, 120, 122, 129, 131,
135, 136, 137, 142, 143, 145, 146,
148, 155, 156, 157, 158, 159, 160,
162, 163, 164, 165, 166, 169, 172,
173, 174, 176, 178, 179, 180, 181,
182, 183, 184, 194
- kawasan pesisir, 4
- Keamanan, i, iii, ix, xi, 11, 21, 22, 27, 29,
34, 36, 43, 45, 46, 47, 54, 55, 59,
61, 66, 68, 69, 70, 76, 82, 94, 103,
106, 109, 110, 121, 122, 130, 135,
136, 140, 143, 145, 147, 149, 152,
155, 161, 165, 187, 188, 189, 194,
195, 197, 199, 200, 206, 207, 221
- Keamanan Maritim, i, iii, xi, 21, 27, 43,
45, 68, 76, 94, 103, 106, 109, 110,
122, 143, 149, 155, 165, 187, 189,
194, 207
- keamanan pelabuhan, 160
- keamanan regional, x, 16, 22, 23, 27, 56,
61, 160, 164, 174, 182
- kearifan lokal, 5
- Kebijakan Kelautan Indonesia, 5, 12, 17,
149, 177, 185, 192, 197, 206
- Kedaulatan, xi, 36, 43, 84, 117, 123
- Kedaulatan Maritim, xi, 36, 43, 84
- Kejahatan, 58, 67, 68, 70, 97, 98, 99
- kejahatan transnasional, 48, 58, 59, 68,
113, 121, 122, 146
- Kejaksanaan Agung, 190
- Kementerian Kelautan dan Perikanan
(KKP), 82, 135, 136
- Kementerian Koordinator Bidang Mari-
tim, xi, 5, 17, 148
- Kementerian Luar Negeri, 11, 17, 21,
43, 48, 55, 61, 68, 70, 93, 106, 128,
132, 134, 136, 142, 143, 144, 145,
146, 152, 153, 186
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Pe-
rumahan Rakyat (KemenPUPR),
148
- Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal), 148
- kepentingan nasional, x, 15, 30, 48, 55,
69, 75, 104, 127, 128, 131, 133,
137, 156, 158, 160, 163, 166, 170,
176, 178, 181, 182, 184, 199
- Kerjasama Pemerintah dengan Badan
Usaha (KPBU), 86
- keselamatan navigasi, 47, 59, 62, 68, 197
- keterhubungan, 22, 31, 35, 84, 90, 94,
95, 156, 167, 168, 169, 171, 176
- Kitack Lim, 191
- Komunitas ASEAN, 76, 122, 145, 150,

- 158, 180
- Komunitas Ekonomi ASEAN, 87
- Komunitas Politik dan Keamanan ASEAN, 197
- Konektivitas laut, 35
- Konferensi Tingkat Tinggi, 2
- Konsep keamanan, 27, 41, 46
- konteks keamanan, 14, 21, 163
- kontemporer, 22, 26, 28, 30, 31, 32, 133, 220
- koordinasi, 5, 53, 54, 102, 147, 148, 149, 171
- Korea Selatan, 57, 65, 93, 118, 168, 173, 178
- KRI, 140
- Kuala Tanjung, 35, 89
- Laos, 9, 61, 120
- Laut China Selatan, 6, 8, 10, 13, 31, 39, 48, 56, 62, 73, 78, 95, 111, 113, 116, 118, 119, 120, 137, 138, 144, 153, 163, 178, 194, 198, 201, 202
- Laut Sulu, 34, 194
- limitation of resources, 36
- locally, 89
- locus, 2
- logistic supply-chain, 35
- Long Range Identification and Tracking (LRIT), 102
- Look East Policy, 178
- Malacca Straits Patrol, 8
- Malacca Straits Sea Patrol (MSSP), 114
- Malaysia, 8, 9, 23, 24, 37, 66, 78, 79, 91, 94, 95, 99, 101, 103, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 120, 124, 162, 165, 174, 175, 192, 221
- Malsindo, 114
- Marine Electronic Highway (MEH), 103
- Maritime, 10, 11, 12, 17, 18, 28, 29, 31, 33, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 52, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 67, 68, 70, 71, 73, 74, 92, 97, 103, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 115, 121, 123, 124, 125, 134, 136, 137, 141, 143, 146, 147, 152, 153, 160, 162, 164, 168, 171, 176, 178, 179, 181, 184, 185, 186, 188, 191, 192, 196, 201, 202, 204, 206, 207, 208
- Maritime Domain Awareness (MDA), 40
- Maritime economy, 74
- maritime governance, 156, 161
- maritime power projection, 162
- Mark Rolls, 25
- Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC), 87
- Mauritius, 172, 182
- Megawati Soekarnoputri, 3
- Migration, 120
- militeristik, 30, 31
- Mitra Dialog ASEAN, 60
- Mochtar Kusumaatmaja, 23, 52
- Modal pembangunan maritim, 7
- Monopoli, 134
- MT Okrim Harmony, 113
- multiaktor, 133, 142
- multilateral, 94, 122, 127, 133, 134, 149, 155, 158
- multinational, 102
- multisektor, 133, 142
- Myanmar, 2, 9, 17, 19, 35, 79, 97, 116, 120, 121, 187
- National Diplomatic System, 132
- Natuna, 6, 37, 39, 40, 44, 92, 117, 140, 153
- natural disasters, 57, 64

naval diplomacy, 15
 Nawacita, 2, 33
 Nay Pyi Taw, 2, 5, 19, 35, 187
 Negara Kepulauan, 49, 52, 127, 128, 129
 negara maritim, ix, 2, 4, 16, 33, 35, 37,
 84, 107, 110, 115, 177
 negara pihak, 8, 117, 166, 179
 Nelayan, 74, 105, 189
 netralitas, 173
 New Development Bank (NDB), 95
 nine-dash-line, 38, 117, 179
 non-binding, 24
 non-intervensi, 24, 26, 159
 non-legal, 24
 non-tradisional, 14, 36, 46, 57, 64, 65,
 66, 69, 92, 97, 101, 102, 109, 133,
 164
 Ocean Charter, 129
 One Belt One Road (OBOR), 95
 operator, 91
 otoritas pelabuhan, 167
 outward looking, 169, 176
 overfishing, 205
 Overlapping, 146
 Pakistan, 96, 181
 Paper, 48, 70, 74, 107, 124, 201, 206
 Patrol, 8, 114
 PBB, 22, 27, 28, 34, 50, 51, 52, 53, 191
 peace-keeping operation, 66
 Pelabuhan, 90, 177
 Pelindo, 87, 136
 Pembajakan, 34, 92, 111
 Pembangunan, 1, 4, 5, 6, 17, 18, 35, 41,
 43, 52, 60, 73, 85, 86, 87, 88, 102,
 106, 129, 136, 143, 177, 193, 201,
 204, 205, 206
 Pembangunan kapasitas, 60
 penguatan kelembagaan, 5
 pengungsi, 120, 121
 people and goods, 57, 64
 people to people contact, 163
 perampokan bersenjata, 59, 76, 109
 Perang, 120, 133, 140, 153
 Peraturan Menteri, 91
 perdagangan manusia, 28, 59, 69, 76,
 97, 98, 103, 121, 122, 161, 188
 Permanent Court of Arbitration, 37, 44,
 95, 117, 179
 Perniagaan, 73, 77, 84
 perspektif keamanan, 14, 23, 25, 30, 31
 Persuasive, 139
 Pilar, 130, 145, 153
 piracy on high seas, 60
 pivot states, 95, 96
 POLAIR, 98
 policy network, 132
 Politik, i, iii, iv, 3, 7, 17, 18, 27, 43, 45,
 53, 54, 55, 59, 61, 69, 70, 73, 76,
 94, 106, 121, 130, 140, 145, 152,
 197, 219, 220, 221, 222
 politik luar negeri, x, 21
 POLRI, 130, 147, 190
 Poros Maritim Dunia, ix, x, xi, 1, 5, 14,
 16, 17, 21, 33, 41, 45, 96, 124, 130,
 131, 141, 147, 149, 150, 151, 152,
 167, 169, 170, 171, 176, 177, 182,
 183, 184, 185, 187, 188, 191, 192,
 193, 195, 197, 198, 199, 200, 203,
 206, 207
 preemtif, 190
 preventif, 190
 problem-solving, 25
 Public Private Partnership (PPP), 86
 pusat komando dan pengendalian
 (Puskodal), 100
 Pusdatin, 9, 19

quo, 90
 ratifikasi, 25
 RCEP, 87
 realisme, 179
 rebalance, 38
 Refugee, 120
 Regional, 11, 12, 17, 25, 55, 57, 62, 63, 87, 103, 143, 147, 158, 179, 182, 184
 Regulasi, 171
 rencana aksi, 2, 67
 represif, 190
 Republik Rakyat Tiongkok (RRT), 137, 158
 resilience, 98, 162
 Retno L.P. Marsudi, 21
 ring of fire, 96
 rivalitas, 163, 182, 198, 199
 Rodolfo Severino, 23, 24
 Rodrigo Duterte, 166
 Roell, 29, 43
 Rohingya, 120, 121
 Rusia, 13, 57, 65, 95, 178, 199
 Ryamizard, 194
 Samudra Hindia, 6, 33, 67, 73, 74, 78, 137, 162, 169, 172, 180, 181, 182, 183, 200, 203
 Samudra Pasifik, 6, 33, 68, 73, 137, 169, 183, 200
 Satuan Tugas (Satgas) 115, 161
 seafarers, 56, 61, 91
 Sea Lane of Trade (SLOT), 202
 Sea Lanes of Communication (SLOCs), 67
 SEANWFZ, 26, 27
 Seaport, 144
 Sea Power, 30, 43
 search and rescue (SAR), 59
 Security, 10, 17, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 40, 42, 43, 44, 47, 57, 61, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 109, 115, 124, 146, 160, 162, 164, 184, 185, 192, 194, 197, 201, 206, 208, 221
 Security Community Information-Sharing Portaal (AMSCIP), 65
 sektoral, 12, 54, 59, 136, 146, 148
 sektor maritim, 1, 3, 4, 13, 33, 41, 128, 130, 156, 164, 165, 167, 169, 171, 172, 174, 177
 Selandia Baru, 11, 57, 64, 65, 178
 Senior Officials Meeting (SOM), 62, 147
 sentralitas, 56, 61, 180
 Seruan Sunda Kelapa, 3, 129
 ship, 29, 60, 63, 83
 shipping, 46, 74
 Singapura, 8, 9, 13, 23, 90, 91, 95, 98, 101, 103, 104, 107, 114, 116, 118, 162, 166, 177, 180, 195
 Smelter, 89
 smuggling of drugs, 57, 64
 SOFIA, 77, 106
 Soliditas, 174
 spiral effect, 38
 Sri Langka, 172
 Stabilitas, 36
 stabilitas keamanan, 1, 15, 56, 62, 65, 76, 94, 97, 102, 104
 state-centric, 25, 30
 stock take, 188, 197
 Strategi, 143, 159, 160, 166, 171, 172, 177, 183, 199, 207
 strategi pembangunan nasional, 4
 subregional, 94, 168, 195, 219
 sum game, 100
 Sunda Kelapa, 3, 129
 super imposition, 168

Suryo Wiranto, 202
 Sushma Swaraj, 172
 Susi Pudjiastuti, 9, 140, 161, 190
 Table Top Exercise (TTX), 65
 TAC, 26, 27, 158, 163
 Tanjung Perak, 35
 Tanjung Priok, 35, 111
 Task Force, 144
 tata kelola kelautan, 161
 tata kelola maritim, 161, 203
 tata ruang laut, 5
 terintegrasi, 4, 23, 35, 48, 89, 96, 145,
 150, 159, 167, 168, 169, 171, 184,
 195
 terminal, 91
 terorisme, 28, 46, 62, 69, 76, 97, 102,
 114, 160, 166, 175, 194
 Territoriale Zee en Matirime Kringen
 Ordonantie, 3
 Thailand, 9, 10, 79, 95, 98, 116, 120,
 158, 161, 162, 168, 180, 192, 194,
 195
 Thiele, 29, 43
 Timor Leste, 116
 Timur Tengah, 73, 120
 Tiongkok, 8, 10, 11, 13, 31, 37, 38, 57,
 78, 79, 80, 81, 86, 92, 93, 95, 99,
 114, 117, 137, 138, 140, 158, 162,
 167, 168, 169, 170, 171, 173, 178,
 179, 181, 182, 196, 198, 199, 200,
 201, 202, 203
 TNI AL, 98, 100, 114, 116, 117, 123,
 125, 130
 tol laut, 35, 41, 53, 102, 170, 196, 202,
 204
 Tol Laut, 4, 84, 85, 87
 Trade, 86, 202
 trade value, 94
 tradisional, 14, 25, 26, 30, 32, 36, 46,
 57, 64, 65, 66, 69, 85, 92, 97, 100,
 101, 102, 109, 133, 134, 140, 164,
 189, 190
 trafficking, 47, 58, 67, 76, 110, 161
 transshipment, 82, 83
 Trans-Pacific Partnership (TPP), 87, 94
 UNCLOS, 3, 6, 28, 34, 40, 46, 49, 50, 52,
 53, 59, 75, 91, 117, 149, 179, 180,
 189, 197
 Uni Eropa, 23, 80, 95
 unlawful, 28, 29
 US Navy, 37
 value chain, 34, 35, 92
 Vessel Monitoring System, 191
 Vientiane Action Programme, 11
 Vietnam, 9, 10, 37, 55, 79, 80, 93, 98,
 107, 111, 116, 117, 120, 195
 Viking, 39, 42
 visi, ix, x, xi, 1, 2, 4, 5, 12, 14, 16, 21,
 23, 24, 33, 41, 91, 96, 97, 129, 130,
 147, 149, 151, 160, 169, 170, 176,
 183, 199
 Wang Yi, 196
 wawasan bahari, 4, 129
 Westphalia, 165
 Wilayah Pengelolaan Perikanan Indo-
 nesia (WPP-NRI), 83
 Workshops Passing Exercises (PAS-
 SEX), 65
 Xi Jinping, 86, 200
 yuridiksi, 45
 yurisdiksi, 60, 66, 68, 150, 189
 ZOPFAN, 26, 27



BIOGRAFI PENULIS

Adriana Elisabeth

Peneliti pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, dengan bidang keahlian pembangunan regional Asia Tenggara, khususnya studi kerja sama subregional ekonomi di ASEAN. Ia menyelesaikan pendidikan S1 bidang Hubungan Internasional di FISIP Universitas Jayabaya pada 1987, gelar Master of Social Sciences di bidang *International Relations* dari University of Tazmania pada 1995, dan memperoleh gelar PhD dari Department of History and Politics, University of Wolongong, pada 2008. Sejak 1995 Adriana telah aktif terlibat dalam penelitian ASEAN.

C.P.F. Luhulima

Peneliti Ahli pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, dan Pengajar Senior di Jurusan Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia. Ia juga merupakan Guru Besar Ekonomi Politik Internasional, Program Magister Akuntansi, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia dan Pengajar Senior Kajian Wilayah Eropa, Universitas Indonesia.

Faudzan Farhana

Peneliti di Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2 Politik-LIPI). Ia memperoleh gelar Sarjana Hukumnya dari Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dengan Program Kekhususan Hukum Internasional dan Skripsi tentang “Implikasi Piagam ASEAN terhadap Perubahan Struktur Kelembagaan dan Kewenangan Membuat Perjanjian Sekretaris Jenderal ASEAN”. Ia Aktif bergabung di LIPI sejak 2014 dan merupakan salah satu anggota tim kajian ASEAN. Karya terbarunya *ASEAN dan Kita: Ayo Berlari Bersama!* ditulis bersama Hayati Nufus merupakan upaya untuk meningkatkan kesadaran tentang ASEAN bagi generasi muda bangsa.

Khanisa

Peneliti pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Khanisa memperoleh gelar S1 dari Jurusan Ilmu Hubungan Internasional (HI), Universitas Gadjah Mada, pada 2010 dan menamatkan S2 dengan gelar Master of Arts (*International Relations*) dan Master of Diplomacy dari Australian National University pada 2015. Selain tergabung dalam Tim Penelitian ASEAN, ia juga memiliki ketertarikan pada bidang *cyber-politics*, juga isu-isu kontemporer dalam HI.

M. Riefqi Muna

Peneliti di Pusat Penelitian Politik LIPI. Minat kajiannya antara lain: Studi Keamanan dan Hubungan Internasional. Ia memperoleh PhD dari Faculty of Defence and Security, Royal Military College of Science (RMCS), Cranfield University, Swindon, Inggris. Master of Defence Studies (MDefStu) dari Australian Defence Force Academy (ADFA), University of New South Wales, Canberra, Australia serta S1 Hubungan Internasional dari Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

Pandu Prayoga

Peneliti di Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Bergabung dengan Tim ASEAN sejak tahun 2014 dan sudah melakukan penelitian pada isu konflik, maritim, dan ekonomi biru. Kajian yang diminati antara lain Politik Ekonomi Internasional, Bisnis dan HAM, Regionalisme serta Kajian Asia Tenggara. Ia menamatkan pendidikan Sarjana Hubungan Internasional di Universitas Hasanuddin Makassar.

Ratna Shofi Inayati

Peneliti Bidang Internasional pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia dengan fokus kajian Asia Tenggara dan Regionalisme. Gelar Masternya ia peroleh dari Southeastern University Washington D.C. Amerika Serikat dengan bidang studi *International Management*. Spesialisasinya adalah Dinamika kerja sama ASEAN dan melakukan kajian tentang Ekonomi Politik Kemitraan ASEAN, Kerja Sama, Dinamika Geo-Politik Ekonomi Wilayah Pesisir Selat Makassar; dan Kajian Perbandingan Pemilu di Amerika Serikat dan Malaysia.

Tri Nuke Pudjiastuti

Peneliti pada Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, yang memperoleh gelar Master of Arts (M.A.) pada *Geography and Environmental Studies*, Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Adelaide, Adelaide-South Australia di Universitas Adelaide, Australia Selatan dengan fokus migrasi internasional dan memperoleh gelar Doktor di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Indonesia dengan fokus pada penyelundupan migran dari Indonesia ke Australia. Lebih dari sepuluh tahun menekuni kajian pekerja migran maupun yang terkait dengan *forced migration*. Sejak tahun 2008 hingga sekarang tergabung dalam penelitian ASEAN P2P-LIPI dan sejak tahun 2015 menjadi bagian dalam penelitian Perbatasan ASEAN.

KEAMANAN MARITIM ASEAN

dalam Perspektif
Ekonomi Politik Indonesia

Upaya untuk menegakkan kembali kedaulatan Indonesia di wilayah perairan, khususnya wilayah laut, telah digaungkan sejak beberapa tahun terakhir melalui visi menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Bunga rampai ini secara khusus membahas isu-isu strategis kejahatan di laut, diplomasi maritim Indonesia di ASEAN, dan interaksi antarkekuatan di kawasan. Ditulis oleh Tim Kajian ASEAN di Pusat Penelitian Politik LIPI, melalui buku ini, pembaca juga diajak untuk melihat diskursus keamanan maritim di tingkat regional, bentuk-bentuk kerja sama, dan kepentingan keamanan ASEAN di bidang maritim. Keseluruhan pembahasan tersebut dijalin dengan benang merah antara kerangka nasional dan kondisi keamanan regional.

Selain sebagai referensi akademik, buku ini juga dapat dinikmati oleh masyarakat umum yang memiliki ketertarikan terhadap isu keamanan maritim. Bagi praktisi maupun pemangku kebijakan di sektor pemerintah yang terkait, buku ini dapat menjadi poin refleksi dan penilaian mengenai sejauh mana kebijakan pemerintah telah berkontribusi terhadap perwujudan visi besar mewujudkan Poros Maritim Dunia.



Diterbitkan oleh:

LIPI Press, anggota Ikapi
Jln. R.P. Soeroso No. 39, Menteng,
Jakarta 10350
Telp. (+62 21) 314 0228, 314 6942
Faks : (+62 21) 314 4591
E-mail: press@mail.lipi.go.id
Website: lipipress.lipi.go.id

