

BAB IV

KEPENTINGAN INDONESIA DALAM MENGUSUNG TEMA KEPEMIMPINAN SELAMA MENJADI KETUA IORA

Luas lautan Indonesia secara umum menempatkan porsi yang lebih besar daripada luas daratan. 2/3 luas Indonesia didominasi oleh luas lautan Indonesia dengan rincian panjang dari barat ke timur sejauh 6.400 km. Garis terluar yang mengelilingi wilayah Indonesia adalah sepanjang kurang lebih 81.000 km² dan sekitar 80% dari wilayah ini adalah laut. Dengan bentang geografis tersebut diatas, Indonesia memiliki wilayah yang sangat luas yaitu 1.937 juta km² daratan, dan 3,1 juta km² teritorial laut, serta luas laut ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) 2,7 Juta km².

Setelah jaya dengan 2 kerajaan yang pernah berdiri di Indonesia (Sriwijaya dan Majapahit) di bidang Maritim, Indonesia mengalami perbedaan paradigma tentang memanfaatkan sumberdaya yang ada. Datangnya VOC dan Belanda menjadikan Haluan berubah dari *Ocean Oriented* menjadi *Land Oriented*. Setelah 350 tahun konsep ini di tinggalkan, pasca kemerdekaan mulai muncul kebangkitan paradigma kembali tentang kelautan. Kebangkitan paradigma maritim kembali terlihat ketika Djoeanda dkk merumuskan dan berhasil mendeklarasikan Naskah Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi ini menjadi dasar perjuangan Bangsa Indonesia untuk diakui sebagai negara kepulauan oleh dunia internasional. Salah satu klausul yang kelak menegaskan Indonesia sebagai negara maritim ialah bahwa “segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan negara Republik Indonesia, dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada negara

Republik Indonesia. Lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. (Afrika, 2014)

Walaupun kekayaan laut melimpah, Indonesia masih menghadapi masalah kesejahteraan. Tiga pilar pembangunan kelautan dan perikanan di tetapkan pemerintah untuk menjadikan laut sebagai masa depan bangsa. Indonesia memiliki 16,056 pulau yang sudah di daftarkan ke PBB, dan Indonesia menjadi salah satu pemasok komoditas perikanan dunia dengan prosentase 10%. Selain dari itu Indonesia mempunyai segitiga terumbu karang terbesar dengan 37 % spesies ikan terumbu karang dan 76% spesies karang dunia berada di kawasan laut Indonesia. Namun kondisi tersebut tak menjadikan Indonesia menjadi negara yang kaya dalam hal pengelolaan kekayaan laut, ketimpangan masih terjadi di Indonesia dan merupakan tertinggi ketiga di ASEAN setelah Malaysia dan Filipina.

Dengan kondisi tersebut pada masa pemerintaha presiden Joko Widodo Indonesia berfokus pada pembangunan poros maritim dunia. Jokowi memiliki visi untuk meningkatkan daya tahan maritim untuk melindungi aset maritim, jalur laut, dan perairan laut dari ancaman tradisional dan non-tradisional. Jokowi berjanji untuk memperkuat keamanan maritim Indonesia, memperluas kerja diplomasi regional untuk melindungi seluruh wilayah Indo-Pasifik, dan rencananya terakhir, menjadikan angkatan laut Indonesia sebagai kekuatan maritim regional yang dihormati di Asia Timur. Pembangunan poros maritim dunia versi Pemerintahan Jokowi bisa di gambarkan dengan diagram di bawah ;

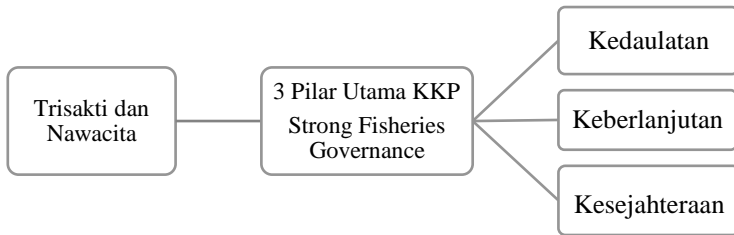


Figure 1 Pilar Pilar Maritim Indonesia Era Presiden Jokowi

Jokowi juga menargetkan mengubah Indonesia menjadi Global Maritime Axis yang berarti Indonesia sebagai kekuatan maritim di Indo-Pasifik (KPU, 2014). Dalam melakukan negosiasi perjanjian internasional perlu dikembangkan diplomasi poros maritim, yang mencakup tiga aspek utama:

- 1) Kesejahteraan (promosi investasi dan pembangunan sektor kemaritiman dan kelautan Indonesia secara sistematis dan sinergis memanfaatkan berbagai forum-forum dan organisasi internasional);
- 2) Kedaulatan (effective occupation harus ditekankan di setiap pulau dan wilayah terdepan, menyelesaikan permasalahan perbatasan dengan 10 negara tetangga serta menjaga stabilitas kawasan dan dunia); serta
- 3) Keamanan (diplomasi poros maritim kedepan lebih ditekankan pada diplomasi ekonomi, khususnya untuk pembangunan wilayah RI terdepan).

A. Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Indonesia dikenal sebagai salah satu negara kepulauan terbesar dimana hal ini menjadikan Indonesia sebagai salah satu ikon maritim yang menjadi perhatian dunia. Sebagaimana dijelaskan dalam konsep kepentingan nasional K.J Holsti, bahwa kepentingan nasional setiap negara itu memiliki *Core Values* atau nilai-nilai utama dari kepentingan tersebut. IORA memiliki enam prioritas kerja yang sejalan dengan doktrin Poros Maritim; Keselamatan dan keamanan maritim, fasilitasi perdagangan dan investasi, manajemen perikanan, manajemen resiko bencana alam, kerja sama di bidang akademik, sains, dan teknologi, pertukaran kebudayaan dan pariwisata. Ketika pilar-pilar Poros Maritim dan 6 Priotas IORA disatukan, maka memunculkan tiga ranah nilai strategis bagi Indonesia di dalam IORA. *Pertama*, ranah politik dan keamanan. *Kedua*, ranah ekonomi. *Ketiga*, ranah sosial-budaya.

Dalam studi kasus kepemimpinan Indonesia di IORA yang penulis lakukan, Core Values kepentingan nasional Indonesia pada masa pemerintahan Jokowi Dodo adalah memperkenalkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, hal ini juga dapat kita lihat dari salah satu pidato Presiden Joko Widodo yang memperkenalkan Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, dalam pidato tersebut ada tiga poin penting yang dikatakan oleh presiden Jokowi yang diantaranya adalah:

1. *We should work hard to return Indonesia as a maritime state. Ocean, sea, strait, and bay are our future civilization. We took so long to not concern about it.*

2. *Now is the time to return everything to become Jalesveva Jayamahe, In sea we are wealthy, to greatness our ancestor shibboleth.*

3. *As the chosen helmsman by the people, I invite all people to take the Republic Indonesia shop and sail together to Indonesia Raya. We will sail as strong as possible. We will face the entire storm and the big wave of ocean with our own power. I will stand as*

people and constitution desire. God bless us (Setianegara, 2014).

Sebagai salah satu tujuan utama kepemimpinan presiden Jokowi Dodo, strategi propmosi Indonesia sebagai poros maritim dunia selalu dipaparkan dalam setiap kesempatan presiden Jokowi menghadiri Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) baik itu yang bersifat regional maupun internasional. Dalam KTT Asia Timur di Myanmar 2014, dalam sambutannya Jokowi Dodo mengatakan bahwa:

The three Strands of the Sea Islands of Indonesia (ALKI) is a "hallway" of world maritime traffic. Two strategic Ocean it also keeps great wealth energy and other marine resources that will determine the future prosperity of the region. Indonesia is right in the midst of a process of strategic change, both geographically, geopolitical, or geo-economy.

Therefore, as a maritime country, Indonesia must assert itself as the axis of the world, as a Maritime power that lies in between the two oceans: the Indian Ocean and the Pacific Ocean. Position as the Pivot of the maritime World opens up opportunities for Indonesia to establish regional and international cooperation for the prosperity of the people (PresidenRI, 2015).

Bagi Indonesia, KTT Asia Timur berperan penting bagi keamanan, stabilitas, dan kemakmuran ekonomi di kawasan. Sebuah transformasi besar sedang terjadi di abad ke-21 ini. Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Momentum ini, akan sangat baik dalam menunjang cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antar pulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antarpulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antar pulau di Indonesia.

Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia mengingat Indonesia berada di daerah equator, antara dua benua Asia dan Australia, antara dua samudera Pasifik dan Hindia, serta negara-negara Asia Tenggara. Untuk dapat menjadi poros maritim dunia maka sistem pelabuhan di Indonesia harus dimodernisasi sesuai dengan standar internasional sehingga pelayanan dan akses di seluruh pelabuhan harus mengikuti prosedur internasional.

Selain itu, dalam KTT tersebut Jokowi menjelaskan konsep poros maritime dunia yang memiliki 5 pilar yaitu

- (1) Budaya maritim;
- (2) Pengelolaan sumber daya laut;
- (3) Konektivitas maritim;
- (4) Diplomasi maritim; dan
- (5) Pertahanan maritim. (Thamrin, 2013:2)

Untuk mewujudkan visi sebagai Poros Maritim Dunia, Jokowi menuturkan ada lima pilar utama yang diagendakan dalam pembangunan. Pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia. Dimana Indonesia memiliki ribuan pulau, maka dari itu Indonesia harus menyadari bahwa laut sebagai identitas, kemakmuran, dan masa depan negara Indonesia. Kedua, Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan. Dalam pilar kedua ini Presiden Jokowi menggunakan nelayan sebagai tokoh vital dalam membangun kedaulatan pangan. Ketiga, Indonesia akan memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun jalan tol laut, pelabuhan laut dalam (*deep seaport*), logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Keempat, Indonesia akan dengan melaksanakan diplomasi maritim. Dimana Presiden Jokowi mengajak seluruh negara untuk dapat berpartisipasi dalam menghilangkan sumber konflik di lautan seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Kelima, Presiden Jokowi akan membangun kekuatan pertahanan maritim. Dimana hal ini dirasa penting

dalam hal menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia. Serta bentuk dan tanggungjawab dari Indonesia agar terciptanya keamanan maritim dan keselamatan pelayaran (Parikesit, 2014).

Kemudian, untuk mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) mengeluarkan tiga kebijakan untuk menjaga sumber daya laut Indonesia dari oihak asing. Tiga kebijakan tersebut meliputi:

1. Kedaulatan yang berarti Mandiri dalam mengelola dan memanfaatkan sumber daya kelautan dan perikanan dengan memperkuat kemampuan nasional untuk melakukan penegakan hukum di laut demi mewujudkan kedaulatan secara ekonomi, yang dilakukan melalui pengawasan pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (SDKP) dan sistem perkarantinaan ikan, pengendalian mutu, keamanan hasil perikanan, dan keamanan hayati ikan.
2. Keberlanjutan yaitu Mengadopsi konsep *blue economy* dalam mengelola dan melindungi sumber daya kelautan dan perikanan secara bertanggung jawab dengan prinsip ramah lingkungan sebagai upaya peningkatan produktivitas, yang dilakukan melalui pengelolaan ruang laut; pengelolaan keanekaragaman hayati laut; keberlanjutan sumber daya dan usaha perikanan tangkap dan budidaya; dan penguatan daya saing produk hasil kelautan dan perikanan.
3. Kesejahteraan dalam Mengelola sumber daya kelautan dan perikanan adalah untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, yang dilakukan melalui pengembangan kapasitas SDM dan pemberdayaan masyarakat; dan pengembangan inovasi iptek kelautan dan perikanan (KOMINFO, 2016).

Selain itu, dalam rangka memperkuat jatidiri sebagai negara maritim telah dilakukan pemberantasan illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing serta pengembangan ekonomi maritim dan kelautan. Pemberantasan IUU fishing telah menjadi prioritas utama pemerintah dalam melindungi sumber daya kelautan dan perikanan. Keberhasilan penanganan pencegahan dan pemberantasan illegal fishing dikarenakan telah berjalannya pelaksanaan pengawasan terhadap pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan. Sejak tahun 2014, Indonesia mengalami kerugian sebesar 101 triliun rupiah akibat dari percurian ikan di wilayah perairannya hal tersebut merupakan salah satu angka kerugian tertinggi yang diterima Indonesia, dengan tujuan sebagai poros maritim dunia, beberapa penindakan tegas telah dilakukan KKP dan TNI-AL terhadap para pencuri ikan di wilayah perairan Indonesia. Menteri KKP Susi Pudjiastuti menyatakan bahwa sepanjang 2016 pemerintah telah menenggelamkan sebanyak 236 kapal pencuri ikan baik itu asing maupun lokal diantaranya kapal Vietnam sebanyak 96 kapal, Filipina 58 kapal, Thailand 21 kapal, Malaysia 38 kapal, Indonesia 15 kapal, Papua Nugini 2 kapal, China 1 kapal, Belize 1 kapal dan tanpa bendera 4 kapal (Supriatna, 2017).

B. Perbaikan Bidang Ekonomi Indonesia melalui Kerjasama Ekonomi IORA

Salahsatu kebijakan yang strategis yang sedang di bahas oleh Negara – negara Anggota IORA adalah *Blue Economy* yang sejalan dengan ekonomi hijau yang ramah lingkungan dan difokuskan pada negara-negara berkembang dengan wilayah perairan (laut), yang dikenal dengan *Small Island Development States* (SIDs). *Blue Economy* ditujukan untuk mengatasi kelaparan, mengurangi kemiskinan, menciptakan kehidupan laut yang berkelanjutan, mengurangi resiko bencana pesisir, dan mitigasi serta adaptasi perubahan iklim. (Wicaksana, 2015)

Blue Economy yang dimaksudkan bagaimana memanfaatkan laut sebagai sumber ekonomi negara-negara IORA. *Blue Economy* disepakatai dalam COM pada November 2014 lalu di Perth, Australia. Pengembangan *Blue Economy* di negara-negara IORA memberikan peluang yang besar terhadap kemaslahatan perekonomian negara-negara kawasan tersebut. Hal tersebut tercantum dalam poin-poin utama IORA dalam pengembangan *Blue Economy*; Menyediakan lompatan ekonomi pesisir dan nasional, menyediakan lapangan pekerjaan, keterampilan, dan kapasitas yang baru, mempromosikan kewirausahaan dalam area aktivitas ekonomi, memfasilitasi keterhubungan ekonomi regional, menggunakan potensi yang luas dan yang belum digunakan dari Samudera Hindia, berkontribusi dalam pembangunan berkelanjutan dan mitigasi perubahan iklim.

Prioritas IORA dalam *Blue Economy* terdiri berdasarkan beberapa poin yang mengarah kepada *ocean-based community* yang ingin memperkuat sektor ekonomi kawasan; *Fisheries and Aquaculture, Renewable Ocean Energy, Seaports and Shipping, Seabed Exploration and Minerals, Marine Biotechnology, Research and Development, Tourism, Ocean Knowledge Clusters, SIDS and LDCs.*

Implementasi *Blue Economy* merupakan langkah yang sejalan dengan kepentingan Indonesia dalam menerapkan Poros Maritim yang didukung oleh kondisi alamiah negara Indonesia yang merupakan 75% dari wilayah kedaulatannya adalah lautan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan laut 12 mil. *Blue Economy* sangat erat kaitannya dengan sektor-sektor berbasis perairan dan kelautan, seperti sektor perikanan, transportasi, dan pariwisata. Keberlangsungan hidup biota laut sebagai bahan makanan dan mata pencaharian bagi penduduk di sekitar laut menjadi fokus *Blue Economy* guna memerangi kemiskinan dan kelaparan. Selain itu, laut dimanfaatkan untuk memproduksi “energi biru” yang terbarukan, seperti tenaga angin (*wind*), ombak (*wave*), panas (*thermal*), dan biomassa (*biomass*).

Dalam penerapannya di tubuh IORA, *Blue Economy* bergerak berdasarkan delapan poin prioritas dan Indonesia berdasarkan kepentingannya menuju Poros Maritim dunia memiliki permasalahan-permasalahan mengenai perairan dan perikanan yang merupakan turunan dari perekonomian Indonesia di kawasan Samudera Hindia. Salahsatu kepentingan Indonesia dalam hal ini adalah *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* yang merupakan turunan dari pengelolaan *Fisheries* dan *Aquaculture* juga merupakan ancaman bagi perkembangan sektor perikanan dan lingkungan laut dan juga merugikan secara skala sosial dan ekonomi. Nilai kumulatif dari kerugian akibat IUU *Fishing* diperkirakan sekitar \$10-23 miliar per tahun. IUU telah mempengaruhi keberlangsungan hidup dari negara-negara pesisir di kawasan Samudera Hindia dengan meruntuhkan persediaan perikanan yang negara-negara tersebut miliki.

Indonesia sedang melakukan perang terhadap IUU *Fishing*, hal tersebut tercantum dalam Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia pada poin sembilan mengenai kebijakan pembangunan kelautan Indonesia, yakni; Wilayah perairan bebas IUU *fishing* dan kegiatan yang merusak SDKP (Sumber Daya Kelautan dan Perikanan) tahun 2014 mencapai 38,63%. Capaian strategis pengawasan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan selama kurun waktu tahun 2010-2014 diantaranya adalah hasil operasi kapal pengawas dalam rangka penanggulangan *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Kinerja pengawasan didukung oleh kerjasama pengawasan dengan TNI AL, POLRI dan BAKORKAMLA, kerjasama penegakan hukum dengan instansi terkait, kerjasama internasional di bidang kelautan dan perikanan dan peningkatan kapasitas pengawasan SDKP melalui pengembangan sarana dan prasarana pengawasan, pengembangan kelembagaan dan SDM Pengawasan.

Indonesia dikaruniai laut dengan wilayah laut yang sangat besar dengan kandungan berbagai sumber di dalamnya.

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia karena luasnya laut dan sejumlah besar Kepulauan. Indonesia memiliki pantai jarak jauh dengan luas 5,4 juta km² dari laut, mendominasi total wilayah wilayah Indonesia sebesar 7,1 juta km². Potensi ini menempatkan Indonesia sebagai negara yang memiliki sumber daya laut yang sangat besar termasuk kekayaan keanekaragaman hayati laut dan non-keanekaragaman hayati laut Potensi sumber daya bahari cukup besar dan tersebar di seluruh wilayah Indonesia termasuk perikanan dan akuakultur dengan keuntungan hampir US \$ 47 miliar per tahun.

Dari wisata bahari mencapai potensi US \$ 29 miliar per tahun dan energi terbarukan sebesar US \$ 80 miliar per tahun yang terdiri dari arus energi, pasang surut, ombak, panas, biofuel alga laut. Marine Biofarmasetik mencapai US \$ 330 miliar per tahun dengan kelimpahan keanekaragaman hayati laut yang bisa digunakan untuk pengembangan industri bioteknologi makanan, obat-obatan, kosmetik dan bioremediasi.

Sementara dari sektor transportasi maritim, ada potensi US \$ 90 miliar per tahun. Sementara minyak dan gas lepas pantai bernilai US \$ 68 miliar. Sebanyak 70% produksi minyak dan gas berasal dari pantai, dengan 40 dari 60 cekungan potensial yang mengandung minyak dan gas ditemukan di lepas pantai, pesisir dan hanya 6 dari 14 di daratan. Hasil mineral dasar laut mencapai US \$ 256 miliar per tahun. Sektor industri dan jasa maritim adalah US \$ 72 miliar per tahun dan mencapai US \$ 28 miliar per tahun. Indonesia memiliki keuntungan besar pada perikanan karena sifat kepulauannya, potensi produksi perikanan adalah 0,9 juta ton / tahun. Budidaya ikan budidaya laut terdiri dari ikan kerapu, kakap, ikan gobi, budidaya moluska seperti kerang, mutiara, dan timun laut, usahatani rumput laut, dan budidaya air payau yang mencapai sekitar 913.000 ha untuk pengembangan lahan potensial, Besarnya potensi Hasil laut dan perikanan mencapai 3000 triliun per tahun, namun potensi yang telah dieksploitasi hanya sekitar 225

triliun atau sekitar 7,5% saja. Salah satu contoh sumber daya alam berbasis kelautan yang dimiliki oleh Indonesia adalah Coral Triangle. Ada konsensus ilmiah umum bahwa Segitiga Terumbu Karang adalah pusat kelimpahan dan keragaman samudra di dunia. Dengan cakupan hanya 1,6% lautan di planet ini, Coral Triangle adalah rumah (Setiawan, 2015). Pada 2016, potensi pasar Afrika mencapai 550 miliar dollar AS, tetapi realisasi ekspor Indonesia ke sana baru mencapai 4,2 miliar dollar AS. Sedangkan potensi Timur Tengah mencapai 975 miliar dollar AS, tetapi realisasi ekspor baru mencapai 5 miliar dollar AS.

Dalam ranah politik dan keamanan, bagi Indonesia yang akan mengambil keuntungan dari IORA adalah dengan mengamankan jalur laut sesuai dengan IORA *Maritime Cooperation Declaration* yang bebas dari ancaman terorisme, pembajakan, dan turunan dari ancaman non-konvensional seperti nuklir. Ancaman-ancaman yang hadir di kawasan Samudera Hindia yang menjadi perhatian utama adalah konflik antar negara, *maritime terrorism*, pembajakan, IUU *Fishing* atau *Illegal, unreported and unregulated Fishing*, penyelundupan orang, obat-obatan, dan senjata, *marine natural hazard*, dan perubahan iklim serta keamanan energi, dan keamanan pangan termasuk dalam isu utama di dimensi maritim.

Indonesia memiliki kesempatan untuk membuat mekanisme keamanan di Samudera Hindia dengan perjanjian seperti *Treaty Amity and Cooperation* (TAC) yang mendukung prinsip perdamaian dengan mekanisme perjanjian multilateral. Dengan demikian, Indonesia dapat menajalankan kepentingannya di Samudera Hindia atas dasar forum internasional yang mendukung Poros Maritim, pembangunan Asia dan Afrika, keamanan di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, supremasi maritim, kerjasama dengan ide konektivitas maritim dan infrastruktur.

Terkhususkan keamanan yang berujung pada dinamika nuklir di Samudera Hindia, Indonesia dapat mengajukan *Zone*

of Peace, Freedom and Neutrality (ZOPFAN). Hal ini didukung pula oleh UN *Declaration of Indian Ocean as A Zone of Peace* 1971 yang mana deklarasi ini mengusung perdamaian, keamanan, dan mempertimbangkan kehadiran militer dari *Super Power* di Samudera Hindia.¹⁴ Kepentingan Indonesia dalam menerapkan konsep Poros Maritim berjalan simultan dengan menaikkan *bargaining power* Indonesia di Samudera Hindia karena di kawasan tersebut sebelum terbentuknya IORA, Samudera Hindia belum memiliki organisasi regional yang berfokus dan dapat mengurangi intensitas perlombaan militer yang mengacu pada konteks keamanan dan politik.

Kompleksitas di kawasan Samudera Hindia tidak terlepas dari sisi historisnya sejak Perang Dingin ketika negara-negara di kawasan Samudera Hindia mempopulerkan slogan *Indian Ocean of Peace Zone* (IOPZ) atas dasar persetujuan sekjen PBB sejak transisi dari Inggris kepada Amerika Serikat mulai terjadi di akhir 1960an dan pada saat itu kelompok sekutu (AS dan Barat) menilai bahwa idea IOPZ merupakan hal yang inkoheren dan merupakan strategi Moscow dalam mengurangi pengaruh Barat di Samudera Hindia.

Meskipun negara-negara di kawasan Samudera Hindia memperluas organisasi-organisasi sub-regional seperti BIMSTEC, SAARC, dan GCC, tidak satu pun dari organisasi sub-regional ini memiliki jawaban atas isu keamanan yang hadir di Samudera Hindia bahkan untuk ancaman dari *non-state actor* seperti Bajak Laut Somalia. Peristiwa ini dapat dikatakan tanggungjawab IORA sebagai organisasi kawasan Samudera Hindia yang memiliki fokus keamanan maritim sebagai prioritas utama dan merupakan media kepentingan Indonesia dalam diplomasi maritim di badan IORA serta kawasan Samudera Hindia.

Dengan ketiadaan perhatian yang diutamakan pada keamanan baik tradisional dan non-traditional, serta prioritas utama IORA sejak dua tahun lalu yang mengusung keamanan

maritim di Samudera Hindia, IORA menyuguhkan sebuah wadah diplomasi dalam ranah politik dan keamanan bagi Indonesia dengan perannya sebagai ketua IORA yang memiliki kepentingan dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia.

Di sisi lainnya, dalam ASEAN, Indonesia memiliki *bargain power* yang dipertimbangkan di antara negara-negara ASEAN. Kawasan Asia Tenggara merupakan jembatan yang menghubungkan antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik dan Indonesia sedang menjalankan proses implementasi Poros Maritim Dunia. Hal ini tidak menutup kemungkinan bahwa dalam proses tersebut, Indonesia juga harus memiliki perhatian terhadap ASEAN dan kawasan Pasifik. ASEAN terkungkung oleh dua kekuatan yang sedang meningkat; India dan Cina. Di kawasan Pasifik, Cina menunjukkan kekuatannya mengenai Laut Cina Selatan sebagaimana permasalahan di Laut Cina Timur dan ditambahlagi dengan PLA-N (*People Liberation Army Navy*) yang digerakkan oleh partai komunis Cina yang ingin mengubah „rantai pulau“ yang dan Amerika Serikat didasari atas tafsiran Hukum Laut mengenai kebebasan bernavigasi dan Amerika Serikat telah memberikan isyarat bahwa angkatan laut Amerika Serikat tidak memiliki niat untuk meninjau ulang mengenai strateginya untuk mengosongkan Pasifik Barat. Pada ranah politik dalam negerinya, Amerika Serikat telah mendeklarasikan kebijakan yang disebut dengan “returning to Asia” dan didukung oleh ASEAN atas rasionalisasi untuk menyeimbang kawasan kembali.

Intensitas politik serta kompleksitas yang mengelilingi ASEAN tidak menutup kemungkinan bahwa India juga memiliki kepentingan di Pasifik Barat yang merupakan sebuah sikap reaktif dari apa yang dilakukan Cina dalam hal mengamankan sumber energi dan minerl yang dipasok dari Afrika dan Teluk Persia. Dengan demikian, Samudera Hindia dan Samudera Pasifik tidak lagi dapat dikatan terpisah.

Secara geopolitik, Indonesia berada di tengah-tengah masifnya persaingan kekuasaan sumber daya alam dan ekonomi di Asia. Hal tersebut dapat dilihat dari tumbuhnya pakta

perdagangan di trans-pasific dan intra-asian trade seperti ASEAN Economic Community (AEC), Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), Trans-Pacific Partnership (TPP), dan IORA.

IORA memiliki poin prioritas tersendiri dalam menangani permasalahan ekonomi di kawasan, yakni Trade and Investment Facilitation yang berjalan simultan dengan Fisheries Management. Dalam perspektif ekonomi, pasar yang berada di dalam kawasan Samudera Hindia terbilang besar dengan jumlah penduduk sekitar 2,5 milyar; sekitar 70% perdagangan dunia melewati kawasan ini; menyimpan sekitar 55% cadangan minyak dunia dan 40% cadangan gas dunia; memproduksi sekitar 1/3 produksi tuna dunia; serta menyimpan berbagai cadangan mineral yang bernilai ekonomis tinggi. Selama ini dikuasai oleh angkatan laut Amerika Serikat.

Dalam mendukung visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, kapabilitas penjaga keamanan pertama Indonesia yaitu TNI dibutuhkan dalam perwujudan visi tersebut. Kekuatan militer Indonesia menduduki peringkat 14 besar kekuatan maritim dunia oleh Globalfirepower.com (data per 2017). Mereka menempatkan Indonesia di urutan 12 dengan pertimbangan kekuatan manusia, sistem pertanian, kekuatan udara, kekuatan angkatan laut, sumber daya, logistik, keuangan, dan geografis. Globalfirepower.com juga menyebutkan bahwa Indonesia mencari modernisasi yang luas dari kemampuan tempurnya seperti negara pasifik lainnya. Anggaran belanja militer Indonesia masih berkisar sekitar 0,8% dari PDB. Persentase anggaran dibandingkan dengan PDB sangat rendah bahkan untuk negara ASEAN di antara 10 negara ASEAN, Indonesia adalah negara ke-9 dengan persentase anggaran militer versus PDB terkecil (GlobalfirePower).

Kekuatan TNI-AL saat ini terbagi menjadi 2 armada dimana Armada Barat berkantor pusat di Tanjung Priok, Jakarta dan armada Timur yang berbasis di Tanjung Perak, Surabaya, serta komando Lalu Lintas Laut Militer.²⁷ Ini juga termasuk

Korps Marinir. Badan keamanan TNI dipimpin oleh seorang Kepala Staf Angkatan Laut (KASAL) yang menjadi Pemimpin Tertinggi di markas Angkatan Laut (MABESAL). Menurut Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang TNI pasal 9, tugas TNI AL adalah:

- Melaksanakan tugas TNI dalam Pertahanan Laut Matra;
- Memperkuat hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi;
- Melaksanakan tugas diplomasi angkatan laut untuk mendukung kebijakan luar negeri yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- Melakukan tugas dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan laut Matra;
- Melaksanakan pemberdayaan daerah pertahanan angkatan laut.

Saat ini TNI AL memiliki sekitar 68.800 tentara, termasuk 18.500 personel Marinir dan 1,90 penerbangan / AL udara AL. Nama kapal milik TNI-AL selalu dimulai dengan KRI, disingkat Kapal Republik Indonesia (Kapal Perang Republik Indonesia). Selain itu ada juga kapal yang dimulai dengan KAL, singkatan dari Kapal Angkatan Laut (kapal Angkatan Laut). Setiap kapal dipersenjatai dengan satu atau lebih dari berbagai persenjataan yang tersedia sesuai kelasnya, mulai dari senapan mesin 12 mm hingga rudal. Indonesia memiliki 138 kapal yang terbagi dalam 3 divisi kekuasaan:

- a. Striking Force terdiri dari 40 kapal.
- b. Pasukan Patroli terdiri dari 50 kapal.
- c. Angkatan Pendukung terdiri dari 48 kapal

Tidak hanya kapal, ada juga pesawat yang tersedia untuk mendukung kinerja tugas TNI-AL. TNI-AL memiliki 82 unit pesawat terbang; terdiri dari 52 unit pesawat jet dan 30 unit pesawat baling-baling. Kendaraan perang juga tersedia untuk

disokong, TNI-AL memiliki 437 kendaraan perang untuk disokong di lahannya. TNI-AL memiliki proyek-proyek yang mencakup pembangunan 3 unit Kelas Changbogo submersible (Izin Produksi Tipe 209 Jerman), maka pembangunan 1 unit Frigate, Sigma 10514 yang rencananya akan selesai pada 2017, dan membeli 3 unit MRLF (Multi Role Light Frigate) dari Inggris yang akan diterima 2013 (GlobalfirePower).

Selanjutnya beberapa kerjasama di bidang keamanan juga dilakukan oleh TNI dengan Australia dimana digelarnya latihan bersama dengan *The Royale Australian Navy* (RAN) dan *The Royale Australian Air Force* (RAAF). KRI Sultan Hasanuddin merupakan salah satu dari 19 kapal perang dan selam yang terlibat dalam latihan bersama tersebut bersama dengan 18 pesawat maritim dan 3,000 anggota militer dari Angkatan Laut Asia Timur Tenggara dan Laut India. Latihan yang sangat penting untuk dilaksanakan dengan tujuan untuk meningkatkan kerjasama regional tersebut diselenggarakan setiap dua tahun sekali oleh RAN dan RAAF, latihan bersama Kakadu adalah latihan bersama bidang maritim terbesar yang diselenggarakan oleh RAN. Latihan bersama ini dilaksanakan dengan tujuan untuk memperkuat interoperabilitas, mengembangkan teknik dan memperkokoh kerjasama pasukan khusus diantara negara regional dan Australia. Latihan ini dilaksanakan di laut dekat pesisir Australia Utara. Selain TNI dan RAN, latihan bersama ini juga diikuti oleh beberapa negara seperti Kanada, Fiji, Perancis, India, Jepang, Malaysia, Selandia Baru, Pakistan, Papua New Guinea, Filipina, Republik Korea, Singapura, Thailand, Timor Leste, Tonga, Amerika Serikat dan Vietnam (IKAHAN, 2016).

Selain kerjasama dibidang militer, Indonesia dan Australia juga menjalin kerjasama dibidang penanganan Terorisme dan keamanan siber dalam pertemuan yang digelar di Bali tahun 2016 lalu. Pertemuan antara kedua negara tersebut

menyepakati beberapa kerja sama konkret antara lain dukungan Australia terhadap inisiatif Indonesia untuk membangun Pusat Deradikalisasi di Sentul, Bogor, sebagai salah satu implementasi dari MOU Kerja Sama Pemberantasan Terorisme Internasional yang ditandatangani oleh kedua negara di forum yang sama tahun lalu. Indonesia dan Australia sepakat untuk adakan kerja sama pembangunan kapasitas dalam kerangka kerja sama keamanan dan kejahatan siber, keketuaan bersama dalam ASEAN Defense Ministerial Meeting Plus (ADMM+) untuk Expert Working Group on Peace Keeping Operation, serta dukungan terhadap kerja sama pembangunan ekonomi di Pasifik untuk menjaga stabilitas kawasan (Kemenlu, 2016).

Dalam pertemuan antara kedua negara di Bali tersebut, terdapat 7 poin *Joint-Declaration* mengenai kerjasama maritim dan regional serta masalah-masalah global yang dilakukan oleh Indonesia dan Australia diantaranya:

1. Para Menteri mencatat bahwa Australia dan Indonesia adalah mitra maritim alami dan mendiskusikan langkah-langkah praktis untuk memperdalam dan memperluas keterlibatan maritim bilateral. Para menteri menyambut baik kerjasama bilateral yang sedang berlangsung mengenai keamanan maritim, termasuk melakukan patroli maritim bilateral yang terkoordinasi pada tahun 2016.
2. Para Menteri menegaskan kembali komitmen mereka untuk bekerja sama dalam masalah maritim melalui inisiatif regional seperti forum yang dipimpin ASEAN, dan Asosiasi Pelaut Samudra Hindia (IORA).
3. Mereka mendukung kemajuan dan dukungan untuk implementasi Pernyataan East Asia Summit (EAS) untuk Meningkatkan Kerjasama Maritim Regional. Dalam hal ini, mereka menyambut Indonesia dan

- Australia mengadakan Seminar Kerjasama Keamanan Maritim EAS 2016 di Sydney.
4. Menteri bertukar pandangan mengenai perkembangan terkini, tantangan keamanan dan cara untuk mendorong stabilitas di Laut Cina Selatan dan Laut Sulu.
 5. Mereka menyambut KTT ASEAN-Australia Pertama di Vientiane, Laos pada bulan September 2016 dan mereka menantikan KTT ASEAN-Australia Khusus yang akan diselenggarakan pada tahun 2018.
 6. Para Menteri sepakat bahwa kerja sama melawan terorisme dan melawan ekstremisme kekerasan telah menjadi salah satu pilar terkuat kerjasama keamanan bilateral. Mereka berkomitmen untuk menanggapi tantangan keamanan regional dan global yang meningkat melalui Pusat Kerjasama Penegakan Hukum Jakarta (JCLEC), dan mekanisme bilateral lainnya yang berkaitan dengan deradikalisasi ekstremis dan berbagi intelijen.
 7. Para menteri menantikan kerja sama antara Indonesia dan Australia sebagai ketua bersama Pertemuan Staf Menteri Pertahanan ASEAN-Plus Expert Development Group (EWG) mengenai Operasi Perdamaian (2017-2020). Mereka menyoroti peran penting operasi penjaga perdamaian untuk menjaga perdamaian dan keamanan dunia. Dalam hal ini, mereka mendukung visi Indonesia untuk menyediakan 4.000 penjaga perdamaian pada tahun 2019, serta meningkatkan penjaga perdamaian wanita dalam misi penjaga perdamaian (Kemenlu, 2016).

Membahas pendekatan umum untuk meningkatkan kerja sama melawan penyelundupan manusia dan perdagangan orang. Mereka memuji berdirinya Mekanisme Konsultasi Proses Bali yang tercermin dalam Deklarasi Bali tentang

Penyelundupan Manusia, Perdagangan Manusia dan Kejahatan Transnasional Terkait, dan berharap dapat diimplementasikan.