

Penguatan Keamanan Maritim Indonesia : Memahami Ancaman Keamanan Maritim dan Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Abdurrahman Masdiana

Abstrak

Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo mengeluarkan sebuah doktrin bahwa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Dalam mewujudkan cita-cita sebagai Poros Maritim Dunia Indonesia tidak lepas dari berbagai ancaman keamanan maritim yang dapat mengganggu stabilitas dan pembangunan maritim. Lebih lanjut dalam kajian ini akan membahas mengenai konsep keamanan maritim secara teroris, peluang dan ancaman Indonesia sebagai wilayah maritim, dan konstruksi kembali dunia kemaritiman Indonesia dalam menunjang cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dalam mewujudkan cita-cita yang telah didoktrinkan tersebut nanti nya akan melihat berbagai ancaman kemaritiman, peningkatan kerangka hukum, sumber daya, serta tata lembaga kemaritiman yang masih harus terus diperbaiki. Serta pada akhirnya secara global, Indonesia memiliki tugas untuk menciptakan keamanan maritim pada tingkat nasional dan juga regional, keseluruhan hal tersebut pada akhirnya bertujuan untuk mencapai cita-cita kemaritiman Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kata Kunci : Keamanan Maritim, Ancaman, Rekonstruksi, Poros Maritim Dunia.

“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. (Presiden Jokowi, 2015)”

Pendahuluan

Pemerintahan Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo menjadi suatu era baru bagi lintas sektor pembangunan di Indonesia. Bidang pembangunan infrastruktur dunia kemaritiman Indonesia pun tak luput menjadi fokus pembangunan presiden. Masyarakat Indonesia dan dunia pun dikejutkan dengan gagasan yang

didengungkan oleh Presiden Joko Widodo mengenai Poros Maritim Dunia.

Dalam sambutannya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur Pada 13 November 2015 di Myanmar, Presiden Jokowi bertekad untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Presiden Jokowi memilih forum KTT untuk menyampaikan gagasannya tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia.¹

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim.²

Penegakan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam pemerintahan

Presiden Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Indonesia dalam cita-citanya untuk menjadi sebuah negara maritim, maka diperlukan konektivitas yang kuat antarpulau dan sepanjang pantai di setiap pulau melalui infrastruktur yang mumpuni, hal ini merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antarpulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antarpulau di Indonesia.

Disamping penguatan konektivitas antarpulau yang secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan ekonomi kemaritiman Indonesia, penguatan keamanan maritim Indonesia mutlak menjadi perhatian yang harus dibangun beriringan dengan peningkatan konektivitas dan ekonomi. Karena keamanan Maritim yang kuat menjadi suatu faktor penting dalam pembangunan ekonomi kemaritiman. Tanpa keamanan maritim yang kuat, cukup sulit kemandirian kemaritiman Indonesia dapat terwujud. Sehingga keamanan maritim yang terbangun dengan baik dapat menjadi

¹ <http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>, diakses pada 16 Juni 2016 Pukul 14.56

² *Ibid.*

strategi yang sangat relevan dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia.³

Selanjutnya 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 mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Presiden Jokowi memaparkan lima pilar utama yang akan menjadikan Indonesia mewujudkan cita-citanya sebagai poros maritim dunia.⁴

Lebih lanjut, Doktrin Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD) yang telah digaungkan oleh Presiden Jokowi merupakan manifestasi atau penjabaran secara tidak langsung dari Misi ke-7 didalam UU No. 17 tahun 2007 tentang rencana pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), tahun 2005-2025 yang bertujuan *“mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan Nasional”*.⁵

Namun, dalam perjalanan panjang menuju Indonesia sebagai Poros Maritim

Dunia, Indonesia menghadapi tantangan yang besar akan adanya ancaman-ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia. Sebagai Contoh, kasus penculikan Pelaut Indonesia oleh Kelompok separatis Abu Sayyaf yang bermarkas di Filipina Selatan pada tahun 2016 silam.⁶

Contoh kasus diatas merupakan setitik dari sekian panjang ancaman keamanan maritime yang mengancam stabilitas pembangunan dunia maritime Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Berangkat dengan latar belakang tersebut, Lebih lanjut kiranya penulis akan membahas dalam kajian ini mengenai Bagaimana Kondisi Keamanan Maritim Indonesia saat ini, dan sejauh mana pengelolaan keamanan maritim di Indonesia dalam mendukung perkembangan sektor ekonomi dalam dunia maritim Indonesia.

PEMBAHASAN

Memahami Konsep Keamanan Maritim

Konsep mengenai keamanan maritim hingga saat ini cenderung ramai dibicarakan oleh para ahli di berbagai dunia

³ Dedi Dinarto, tata kelola keamanan maritime Indonesia, Jurnal Pushankam UPN, 2016, Hlm. 2

⁴ Presiden RI, Op. Cit.

⁵ UU No. 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional

⁶ <http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-38837392> diakses pada 16 Juni 2017 Pukul 15.25

yang *expert* di dalam bidangnya, dan hingga dewasa ini tidak mengerucut adanya konsep tunggal mengenai keamanan maritime di dalam berbagai bidang seperti keamanan dan pertahanan, hukum, kebijakan, industri pelayaran, lembaga pemerintah dan beberapa bidang lainnya turut menghasilkan pluralitas dalam memahami konsep keamanan maritim.

Bueger dalam pendapatnya mengemukakan bahwa keamanan maritime tidak memiliki kesepakatan yang universal dalam pengertiannya. Hal ini mendorong terjadinya interpretasi dari berbagai aktor sehingga konsep keamanan maritim adalah konsep yang kaya dan *dependable* pada bagaimana aktor mengolah konsep tersebut sesuai dengan kepentingannya.⁷

Sebagian pakar melihat bahwa keamanan maritim adalah domain yang terhubung dengan 'adanya berbagai ancaman' di laut yang mengancam kehidupan kemaritiman serta stabilitas keamanan di wilayah yang menjadi cakupan suatu yurisdiksi pemerintahan.⁸

Sedikit berbeda dengan pendapat tokoh lain yang mengungkapkan bahwa keamanan maritim adalah suatu konsep "*good order at sea*" didalam suatu wilayah maritim negara yang terjamin tatanan ketertiban, keamanan, ekonomi, serta aspek-aspek lainnya yang mendukung terwujudnya keamanan maritim melalui kestabilan serta tatanan yang baik sehingga tercipta keamanan di laut.

Pada sisi yang lain, beberapa kalangan melihat bahwa keamanan maritim adalah sebuah studi yang berfokus pada angkatan laut antar negara, dan ada pula yang melihat bahwa keamanan maritim adalah mengenai pengelolaan sumber daya laut, perdagangan dan pelayaran global, serta kejahatan transnasional.⁹

Ada pula pendapat tokoh lainnya yang melihat bahwa hanya mengkhususkan persoalan keamanan maritim kedalam berbagai isu yang melibatkan sengketa batas maritim, penyelundupan, perompakan, terorisme maritim, dan *Illegal Fishing*.¹⁰ Ditengah-tengah berbagai

⁷ Christian Bueger, *What is Maritime Security?*, Marine Policy, 2015, Hlm. 160

⁸ Natalie Klein, *Maritime Security: Internasional law and perspective policy perspectives from australia and new zealand*, Routledge, London, 2010, Hlm. 81-82

⁹ John F. Bradford, *The Growing Prospect for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia*, Naval War College review, 2005, Hlm. 64

¹⁰ C. Liss, *new Actors and State: Addressing Maritime Security Threats in Southeast Asia*, Contemporary Southeast Asia, 2013, Hlm. 141

interpretasi tersebut, Sekretaris Jenderal yang lalu yakni Ban Ki-Moon memberi gambaran detail tentang ancaman terhadap keamanan maritim melalui *reports on Oceans and The Law Of The Sea* yang terbagi dalam berbagai bentuk, yaitu perompakan, pelayaran, instalasi lepas pantai, dan infrastruktur lainnya, penyelundupan narkoba dan psiktropika secara ilegal, *people smuggling*, *IUU Fishing*, dan aktivitas yang merusak laut.¹¹

Menelisik lebih lanjut apa yang akan dibahas dalam kajian ini, kiranya perlu melihat definisi yang disampaikan oleh Klein dimana keamanan maritim adalah usaha untuk melindungi wilayah teritori, infrastruktur, ekonomi, lingkungan, dan masyarakat sebuah negara dari ancaman yang terjadi di laut, termasuk perompakan.¹² Definisi yang disampaikan Klein menjadi sangat relevan dengan apa yang dialami Indonesia dimana selama ini melihat isu perompakan dan kejahatan bersenjata sebagai prioritas yang rendah, disamping mengutamakan isu penyelundupan barang dan manusia, serta

degradasi lingkungan laut akibat eksplorasi yang berlebihan.¹³

Dengan melihat beberapa konsep pemahaman mengenai keamanan maritim diatas, dengan begitu kajian ini dapat menghubungkan potensi ancaman keamanan maritim dalam hal kaitannya terhadap urgensi peningkatan keamanan maritim dalam contoh konkrit Indonesia dalam hal lebih jauh mendukung cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Wilayah Maritim Indonesia : Antara Peluang dan Ancaman

Secara geografis, Indonesia memiliki peluang yang sangat besar dalam dunia kemaritiman, Indonesia secara geografis memiliki posisi sebagai penghubung Samudra Pasifik dan Samudra Hindia melalui tiga Alur Laut kepulauan Indonesia (ALKI), yang diatur secara spesifik dalam UU No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan Hak lintas alur laut Kepulauan melalui ALKI yang telah ditetapkan.¹⁴

¹¹ United Nations, *United Nations general Assembly: UN Secretary General Reports on Oceans and The Law Of The Sea*, New York, 2008, Paragraph 39.

¹² N. Klein, *Op. Cit.*, Hlm. 82

¹³ Martin Murphy, *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to Internasional Security*, Adelphi Paper, 2007, Hlm. 26

¹⁴ Republik Indonesia, UU No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan pesawat udara asing

ALKI 1 terbentang dari Samudera Hindia, lewat Selat Sunda, hingga ke Laut Natuna. ALKI 2 terbentang dari Samudera Hindia, Selat Lombok, Selat Makassar, Hingga Samudera Pasifik, dan yang terakhir ALKI 3 yang terbentang dari Laut Timor, hingga Samudera Pasifik. Ketiga ALKI ini berperan sebagai tiga jalur utama perdagangan di Asia Tenggara dan bahkan dunia yang bertanggung jawab terhadap hampir setengah dari total perdagangan barang dan cadangan minyak dunia.¹⁵

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, Indonesia berada di peringkat ke-8 dari total 80 negara berkembang dengan kapasitas bongkar muat 11.900.763 ton kontainer di tahun 2014,¹⁶ dengan sumbangsih 200 triliun rupiah per tahun bagi PDB Indonesia, Indonesia memiliki peluang untuk diarahkan menjadi negara yang berperan sebagai titik persinggahan perdagangan pelayaran global.¹⁷ Potensi tersebut pada akhirnya direspon oleh presiden Jokowi yang menggemparkan

dunia domestik maupun internasional dengan digaungkannya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia selain Cina yang telah terlebih dahulu mengumumkan konsep *One Belt One Road* nya, dimana Indonesia merupakan salah satu mitra strategis didalam rencana pembentukannya.

Presiden Jokowi yang telah mempromosikan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dihadapan para kepala negara di Myanmar menekankan pentingnya membangun kembali dunia kemaritiman dan potensi kelautan Indonesia serta mengajak para investor untuk berinvestasi di Indonesia.¹⁸

Pada tataran nasional pun presiden tak luput memberikan arahan dan kebijakan guna mendukung doktrin PMD. Dalam sektor industri dan jasa maritim sebagai contoh, presiden meminta agar proses bongkar muat kontainer (*dwelling time*) dapat dipangkas seringkasan mungkin, serta diikuti oleh peningkatan infrastruktur pelabuhan, seperti penambahan *deep sea port*.¹⁹

¹⁵ Jacqueline Ho, *Securing the Seas as a Medium of Transportation in Southeast Asia*, Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, 2007, Hlm. 206

¹⁶ UNCTAD, *Review Of Maritime Transport*, UNCTAD, New York, 2015.

¹⁷ Jamaluddin Jompa, *Seminar Transformasi Konsep kemaritiman Indonesia : Penelusuran Kebijakan dan Desain Kelembagaan Maritim Nasional*, Jakarta, 2014.

¹⁸ Ratu Anandita Witoelar, *Jokowi Launches Maritime Doctrine to the world*, The Jakarta Post, 13 Nov 2014, diakses pada tanggal 16 Juni 2016.

¹⁹ Primadhita, *Jokowi minta Dwelling Time dipangkas*, CNN Indonesia, 13 September 2016, cnnindonesia.com, diakses pada 16 Juni 2016.

Namun disaat yang sama, wilayah maritim Indonesia juga berperan sebagai tempat ancaman keamanan laut yang sangat potensial, seperti perompakan, kejahatan bersenjata dan sebagainya. Dalam skala global, aktivitas di laut tergolong masih cukup tinggi. Seperti data yang telah dihimpun oleh *Internasional Maritime Organization (IMO)*²⁰ berikut ini :

Tahun	Laut Internasional	Laut Teritorial	Kawasan Pelabuhan	Total Perompakan dan Serangan Bersenjata
2016	44	21	96	161
2015	36	141	126	303
2014	82	118	90	290
2013	70	51	182	303
2012	127	73	152	352

Tabel 1. Daftar Perompakan dan Serangan bersenjata terhadap kapal berdasar lokasi (IMO, 2016)

Dalam skala global aktivitas kejahatan perompakan dan kejahatan bersenjata di laut terhitung masih tinggi. Data diatas yang berhasil dihimpun oleh IMO menunjukkan hal tersebut dalam bentuk angka guna mengukur data yang ada dari waktu ke waktu. Dua wilayah yang rentan bagi perompakan dan perampokan bersenjata adalah wilayah laut teritorial dan laut internasional, meskipun kejahatan di pelabuhan juga tidak dapat diremehkan. Selain data global, IMO juga merilis data serangan yang pernah terjadi di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sepanjang 2012-2015, sebagai berikut:²¹

²⁰ IMO, IMO Report 2012-2016 on Piracy and Armed Robbery against ships, 2016.

²¹ ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against ships*, ICC-IMB, London, 2015

Kejahatan di Pelabuhan	2012	2013	2014	2015
Total Kasus	81 Kasus	106 Kasus	100 Kasus	108 kasus

Tabel 2. Jumlah Serangan terhadap kapal di sejumlah pelabuhan di Indonesia (ICC-IMB, 2012-2015)

Berbagai ancaman yang dapat dilihat diatas tentu dapat menjadi antitesa dari peluang pembangunan ekonomi dan industri kemaritiman Indonesia apabila tidak ditangani dengan baik. Peran pemerintah serta penegak hukum sudah tentu menjadi ujung tombak dalam pemberantasan segala ancaman keamanan maritim di Indonesia.

Ketika Indonesia berani mendeklarasikan diri sebagai poros maritim dunia, Indonesia juga harus mampu untuk meningkatkan kemampuan dalam mencapai cita-cita PMD tersebut. Indonesia selain memiliki potensi yang luar biasa dalam wilayah kemaritiman nya juga memiliki banyak tantangan dalam masalah keamanan. Keadaan ini menegaskan bahwa Indonesia perlu memiliki *will* untuk

menegakkan hukum secara tegas di dalam wilayah yurisdiksinya.²²

Rekonstruksi Kemaritiman Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Melihat berbagai persoalan yang dihadapi dunia kemaritiman Indonesia, kiranya perlu adanya 'Re-Konstruksi' terhadap perencanaan, pengelolaan serta pengamanan domain maritim di Indonesia.²³ Ketika membicarakan konstruksi domain kemaritiman di Indonesia, tentu tidak dapat dilepaskan dari berbagai aspek seperti kerangka hukum, kelembagaan, dan sumber daya yang saling berkaitan guna mewujudkan tata kemaritiman yang baik.

Dalam banyak kajian, kritik terhadap aspek hukum yang belum komprehensif, *agency* yang saling tumpang tindih kewenangan dan pengawasannya, serta sumber daya yang terbatas menjadi faktor yang mengelaborasi tantangan bagi konstruksi kemaritiman di Indonesia.

²² Robert Cribb, *Indonesia as an archipelago: Managing Islands, Managing the seas*, Institute of southeast asian studies, Singapore, 2009, Hlm. 5

²³ Rekonstruksi yang penulis maksudkan dalam kajian ini ialah, konstruksi pengelolaan, pengamanan serta kebijakan yang ada didalam dunia kemaritiman saat ini membutuhkan penyegaran kembali melalui konstruksi ulang dalam berbagai aspek kemaritiman di Indonesia, hal tersebut yang nantinya diharapkan dapat menjadi pedoman dan pendorong dalam menggapai cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Goldrick menggarisbawahi bahwa fungsi pengawasan maritim tidak pernah secara murni hanya menjadi tanggung jawab militer atau sipil, kecuali oleh negara yang sangat kuat atau negara yang lemah.²⁴ Dalam hal ini dimaksudkan tumpang tindih kepentingan dalam pengelolaan dunia kemaritiman berkaitan erat dengan kapasitas kekuasaan Indonesia, yang tidak tergolong kedalam *great power country* maupun *weak power country*, akan tetapi sebagai *middle power*.²⁵

Untuk mewujudkan rekonstruksi pengelolaan kemaritiman Indonesia, Pemerintah kiranya perlu melakukan terobosan pada dua tingkat, yakni nasional dan regional. Langkah yang perlu diambil di tingkat nasional berkaitan dengan penyediaan hukum yang memadai dan konstruksi ulang aspek kelembagaan yang tumpang tindih di Indonesia. Sedangkan langkah di internasional adalah untuk menjawab keterbatasan sumber daya yang dihadapi Indonesia.

Pada tataran domestik nasional, pemerintah perlu mempertimbangkan

ketersediaan kerangka hukum yang komprehensif mengatur persoalan keamanan maritim. Hal ini tentunya bertujuan untuk mendirikan basis legal yang kuat bila dikaitkan dengan sistem negara kita yang menganut *civil law*, dimana kerangka legal melalui legislasi merupakan suatu hal yang fundamental. Hal ini lah yang nantinya diturunkan dalam undang-undang, peraturan pemerintah, hingga cetak biru, dan strategi.

Lebih lanjut kerangka hukum yang kiranya nanti dibuat perlu mengatur lebih jelas mengenai posisi kelembagaan institusi kemaritiman yang ada di Indonesia, karena bila kita lihat kelembagaan yang mengurus urusan kemaritiman sangat banyak di Indonesia sebagai contoh Bakamla, TNI AL, POLAIR, KKP, Kemenhub, Ditjen Bea Cukai. Perlu dikaji apakah kelembagaan yang ada tersebut memerlukan instansi payung untuk mengatur koordinasinya kedalam satu wadah dalam hal penegakan hukum, seperti lazimnya banyak dipraktekkan oleh *Coast Guard* di berbagai negara, ataukah hanya melalui lembaga koordinator antar *agency* seperti yang dipraktekkan oleh negara tetangga kita yakni Malaysia.

²⁴ James Goldrick, *People Smuggling : Four principles for maritime security*, The Interpreter, 2013.

²⁵ Hans Morgenthau, *Politics among Nations: The struggle for power and peace*, New York, 1965, Hlm. 186

Selanjutnya kiranya Indonesia perlu mengkaji peranan penegakan hukum yang saat ini masih banyak tertangani oleh TNI AL, mengingat masih banyaknya sengketa wilayah perbatasan di bidang maritim hal ini tentunya menjadi satu tantangan tersendiri. Kehadiran TNI AL yang terlalu besar dalam hal penegakan hukum dikhawatirkan akan dapat memancing provokasi, sedangkan jikalau *coast guard* akan jauh lebih dapat diterima.²⁶

Pada sisi lainnya Indonesia perlu memperkuat kerjasama keamanan maritim dalam hal pengelolaan sumber daya kemaritiman, Indonesia sebagai *middle power country* tentunya masih memiliki keterbatasan dalam hal sumber daya anggaran maupun manusia. Hal ini sudah sepatutnya untuk Indonesia kembangkan kerjasama yang hangat dan strategik dengan negara lain di kawasan dalam mempererat hubungan dan menjaga keamanan.

Hal ini juga dijelaskan oleh Bernard Wood dalam tulisannya, dimana Wood mengungkapkan keterlibatan *middle power* dibidang tertentu harus sesuai dengan kepentingan negara tersebut sehingga

dapat memperoleh spesial dalam area fungsional.²⁷ Dengan adanya keterlibatan Indonesia dapat memanfaatkan status *middle power* tersebut untuk memperkuat kerjasama keamanan maritim yang selaras dengan kepentingan nasional.

Pada tataran pelaksanaannya, kiranya Indonesia dapat memanfaatkan program kerjasama keamanan maritim yang telah terbentuk dan juga telah berjalan dengan cukup efektif, seperti *Malacca Straits Sea Patrols* (MSSP) dan *Sulu Sea Patrol Initiative* (SSPI) dimana Indonesia merupakan salah satu inisiator terbentuknya kerjasama tersebut.

Selanjutnya dalam kerangka yang lebih besar, Indonesia diharapkan dapat memanfaatkan kerjasama kawasan secara regional yang lebih kuat, dalam hal ini kerjasama ASEAN secara regional harus lebih kuat dan erat dalam membangun kepentingan keamanan di kawasan khususnya keamanan di bidang maritim. Saat ini Presiden Jokowi diharap dapat lebih fokus terhadap pembangunan kerjasama kawasan dibandingkan dengan kerjasama bilateral yang saat ini telah lebih cenderung

²⁶ Sam Bateman, *Maritime Security Governance in the Indian Ocean Region*, Journal of the Indian Ocean Region, 2016, Hlm. 13

²⁷ Bernard Wood, *The Middle Power and The General Interest*. The North-South Intitute, Ottawa, 1988, Hlm. 4

dipraktekkan oleh Presiden Jokowi, dalam hal ini kerjasama ASEAN dipandang masih kurang menjadi perhatian.²⁸

Dalam banyak hal kerjasama pada tingkat kawasan dapat dimanfaatkan Pemerintah Indonesia untuk mengembangkan keamanan di tingkat kawasan yang lebih kuat kedepannya. Kerjasama kawasan dapat menjadi wadah saling berbagi manfaat, kepercayaan serta rasa saling percaya diantara negara-negara di kawasan ASEAN khususnya dalam kerjasama untuk mewujudkan keamanan maritim yang mumpuni didalam kawasan regional ASEAN.

Hingga saat ini, isu keamanan dan keselamatan maritim secara general dapat dipandang masih dalam tahap membangun kepercayaan serta belum secara detail membahas isu teknis dan operasional secara mendetil. Dengan kondisi yang ada saat ini, Indonesia sebagai marwah secara posisi negara yang besar didalam kawasan dapat menjadi inisiator dalam bidang kerjasama keamanan maritim, yang tentunya dapat menaikkan citra, serta

marwah Indonesia dalam cita-cita menuju Poros Maritim Dunia (PMD).

Namun, untuk mewujudkan strategi keamanan ditingkat kawasan, kiranya persoalan batas maritim dengan beberapa negara tetangga di kawasan ASEAN perlu menjadi fokus utama untuk diselesaikan sehingga menimbulkan rasa percaya didalam kawasan regional. Pasca hal tersebut menjadi fokus dan dapat diselesaikan dengan baik, isu keamanan maritim dapat di *emerge* serta dikelola dengan baik dengan cara Indonesia perlu menyadarkan negara lain untuk dapat melihat bahwa ancaman keamanan maritim seperti perompakan, perampokan bersenjata di laut memiliki dampak yang luar biasa bagi kawasan, isu sekuritisasi di bidang maritim perlu untuk diperkuat untuk dapat menjaga stabilitas kawasan.²⁹

Pada titik dan posisi inilah Indonesia kiranya dapat menjadi *central player* yang sangat strategis dan berpengaruh untuk menciptakan kerjasama keamanan maritim dalam tingkat kawasan secara komprehensif yang secara jangka panjang

²⁸ Avery Poole, *Is Jokowi Turning His Back on ASEAN?*, <http://indonesiaatmelbourne.unimelb.edu.au/is-jokowi-turning-his-back-on-asean/>, diakses pada 18 Juni 2016 Pukul 07.22

²⁹ Makmur Keliat, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Juli 2009, Hlm. 123

sangat baik untuk mendukung cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kesimpulan

Penulis dalam kajian ini berusaha untuk mengkaji bahwa ancaman keamanan maritim seperti perompakan, kejahatan bersenjata di laut dan beberapa ancaman lainnya merupakan suatu hal yang sangat nyata dapat berpotensi mengganggu kepentingan pembangunan maritim nasional Indonesia dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Pemerintah Indonesia melalui *stakeholder* yang berkepentingan perlu mengembangkan strategi serta kebijakan yang efektif dalam memerangi serta mengatasi berbagai ancaman keamanan maritim yang ada.

Berbagai tantangan seperti kerangka hukum yang belum komprehensif, sumber daya yang terbatas, serta koordinasi antar lembaga yang belum efektif menjadi tantangan bagi Indonesia kedepan dalam

pembangunan dunia maritim Indonesia menjadi negara berbasis maritim yang kuat seperti yang dicita-citakan Presiden Jokowi sebagai kepala negara dan termaktub dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Indonesia 2005-2025.

Selain itu, Indonesia perlu untuk memperkuat kerjasama keamanan maritim baik secara bilateral dengan negara tetangga yang dekat maupun secara regional dengan seluruh negara ASEAN guna menciptakan keamanan kawasan serta mendatangkan keuntungan nasional dalam hal peningkatan keamanan di dalam kawasan yang secara tidak langsung berperan penting dalam peningkatan ekonomi kemaritiman Indonesia. Disamping itu, Indonesia dapat membangun marwah sebagai inisiator dan pelopor keamanan kemaritiman di kawasan yang kedepannya diharapkan semakin kuat dan menjadi faktor utama pembangunan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia.

DAFTAR PUSTAKA

LITERATUR

- Bateman, Sam, *Maritime Security Governance in the Indian Ocean Region*, Journal of the Indian Ocean Region, 2016.
- Bradford, John F., *The Growing Prospect for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia*, Naval War College review, 2005.
- Bueger, Christian, *What is Maritime Security?*, Marine Policy, 2015.
- Cribb, Robert, *Indonesia as an archipelago: Managing Islands, Managing the seas*, Institute of southeast asian studies, Singapore, 2009.
- Dinarto, Dedi, *Tata Kelola Keamanan Maritim Indonesia*, Jakarta: Jurnal Pushankam UPN, 2016.
- Goldrick, James, *People Smuggling : Four principles for maritime security*, The Interpreter, 2013.
- Ho, Jacqueline, *Securing the Seas as a Medium of Transportation in Southeast Asia*, Maritime Institute of Malaysia, Kuala Lumpur, 2007.
- ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against ships*, ICC-IMB, London, 2015.
- IMO, *IMO Report 2012-2016 on Piracy and Armed Robbery against ships*, 2016.
- Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025
- Indonesia, Undang-Undang No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan pesawat udara asing.
- Jompa, Jamaluddin, *Seminar Transformasi Konsep kemaritiman Indonesia : Penelusuran Kebijakan dan Desain Kelembagaan Maritim Nasional*, Jakarta, 2014.
- Keliat, Makmur, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Juli 2009.
- Klein, Natalie, *Maritime Security: Internasional law and perspective policy perspectives from australia and new zealand*, Routledge, London, 2010.
- Liss, Carolin, *New Actors and State: Addressing Maritime Security Threats in Southeast Asia*, Contemporary Southeast Asia, 2013.

Morgenthau, Hans, *Politics among Nations: The struggle for power and peace*, New York, 1965.

Murphy, Martin , *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to Internasional Security*, Adelphi Paper, 2007.

UNCTAD, *Review Of Maritime Transport*, UNCTAD, New York, 2015.

United Nations, *United Nations general Assembly: UN Secretary General Reports on Oceans and The Law Of The Sea*, New York, 2008.

Wood, Bernard, *The Middle Power and The General Interest*, Ottawa: The North-South Intitute, 1988.

ONLINE SOURCE

<http://indonesiaatmelbourne.unimelb.edu.au/is-jokowi-turning-his-back-on-asean/>,

<http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>,

<http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-38837392>

<http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160913142213-92-157918/jokowi-minta-dwelling-time-di-pelabuhan-dipangkas-jadi-2-hari/>

<http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/13/jokowi-launches-maritime-doctrine-world.html>

PROFIL PENULIS



Abdurrahman Masdiana , biasa disapa dengan panggilan Adul. Alumni Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Angkatan 2011, Semasa di Fakultas Hukum Undip pernah bergabung dalam LPM Gema Keadilan dan Asian Law Students' Association (ALSA). Saat ini sedang menempuh pendidikan Pascasarjana di Universitas Pertahanan Indonesia pada Fakultas Keamanan Nasional dengan fokus studi Keamanan Maritim dan Program Pascasarjana Magister Hukum Universitas Indonesia pada fokus studi Hukum Administrasi Negara. Penulis memiliki ketertarikan pada isu Politik, Pengelolaan Pemerintahan, *Good Governance*, serta Isu Keamanan dan Pertahanan Nasional.