NILAI STRATEGIS *INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION* BAGI INDONESIA DALAM PENERAPAN POROS MARITIM TAHUN 2015

Oleh: Satya Wira Wicaksana

Email: wicaksana56@gmail.com

Pembimbing: Drs. Idjang Tjarsono M.Si

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Politik
Universitas Riau
Program Studi S1 Ilmu Hubungan Internasional FISIP Universitas Riau
Kampus Bina Widya Jl. H. R. Soebrantas Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru 28293-
Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

Since Joko Widodo inaugurated as the President of Indonesia, Indonesia made a movement of the policy based on Maritime Axis concept. The concept means to recalling the nature of Indonesia's paradigm in case of the nation is the archipelagic state. In the process of the implementation of the concept, particularly on 2015 October, Indonesia officially became the chairman of Indian Ocean Rim Association (IORA). The implementation of Maritime Axis had politically aided by these two correlated entities.

This research is a descriptive-analytic that aims to explain the strategic values of IORA and theoretically using Regional Security Complex Theory by Barry Buzan that describes the complexity in a region. In realism realm, the RSCT is utilized to as one of substructure and has role in theoretical precisely in international system case.

The equilibrium of Maritime Axis Pilar and 6 Priorities of IORA concluded that IORA has strategic values in implementing Maritime Axis concept for Indonesia. The statement hypothetically supports by several reasons such as Indonesia could use IORA for rebuilding the maritime culture, guarding the sea resources, maritime diplomacy, and building the maritime power that accumulated by three realms such as political and security, economy, and socio-cultural.

Keywords: *IORA, Indian Ocean, Political and Security, International Economy, RSCT*

Pendahuluan

Indian Ocean Rim Association adalah asosiasi kawasan Samudera Hindia. IORA kadang disebut IORARC (*Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation*) sebuah kerjasama regional yang berisikan negara-negara Samudera Hindia yang dibentuk di Mauritius tahun 1997. Berdirinya IORA dilatarbelakangi pasca Perang Dunia II ketika hegemoni Inggris berhenti dan persaingan antara negara-negara superpower di regional ini melejit.

Pengalaman sejarah dan geopolitik yang sama inilah yang memicu rasa akan identitas yang sama antar negara-negara Samudera Hindia. Tujuan awal dari IORA adalah ekonomi dan kerjasama teknis, termasuk perdagangan dan investasi.¹ Akan tetapi, fokus dari kerjasama wilayah ini mengalami penambahan semenjak COM (*Council of Ministers*) ke-11 di Bengaluru. Penambahan tersebut seperti; *Maritime Safety & Security, Trade &*

¹ IORA pdf. Didapat dari iora.net pada 26 Oktober 2015. Hal. 1.

*Investment Facilitation, Fisheries Management, Disaster Risk Management, Academic, Science & Technology, dan Tourism & Cultural Exchanges.*²

Pada *Ministrial Meeting* pertama IORA di Mauritius pada 1997, IORA memiliki 20 anggota negara pertama, seperti Australia, Bangladesh, Comoros, India, Indonesia, Iran, Kenya, Malaysia, Madagascar, Mauritius, Mozambique, Oman, Seychelles, Singapore, South Africa, Sri Lanka, Tanzania, Thailand, UAE and Yemen beserta 6 mitra dialog seperti China, Mesir, Perancis, Jepang, Inggris and Amerika Serikat. Selain itu, IORA memiliki dua kelompok peninjau, yaitu Indian Ocean Research Group (IORG) dan Indian Ocean Tourism Organization (IOTO).³ Seiring berjalannya waktu, anggota negara IORA (*Rim States*) mengalami penambahan.

Kepemimpinan IORA pada tahun 2013-2015 berada dibawah kepemimpinan Australia dan Indonesia sebagai wakil. Pada tahun 2015-2017, tampuk kepemimpinan Indian Ocean Rim Association secara Piagam IORA akan dibawah kepemimpinan Indonesia. Indonesia baru saja dilantik pada 23 Oktober 2015 lalu di Padang bertetapan dengan 15th Council of Ministers Meeting.⁴ Pemimpin IORA akan langsung ditujukan kepada Menteri Urusan Luar Negeri. Maka, IORA pada 2 tahun mendatang akan berada dibawah pimpinan teknis Retno Mursadi, selaku Menteri Luar Negeri Indonesia. COM ke-15 yang baru saja diselenggarakan di Padang ini menghasilkan tiga dokumen yang akan memandu jalannya IORA dua tahun ke depannya dibawah kepemimpinan Menteri Luar Negeri Indonesia. Dokumen-dokumen tersebut seperti; *Communiqué*;

² <http://iora.net/about-us/priority-areas.aspx> diakses pada 28 Oktober 2015.

³ Ibid. Hal. 1.

⁴ <http://iora.net/photo-gallery/iora-events/com,-padang-20-23-october-2015.aspx> diakses pada 28 Oktober 2015.

Declaration on Maritime Cooperation in the Indian Ocean; dan *Decision on the Establishment of an Ad-hoc Committee on the IORA Concord.*⁵ Di dalam *IORA Maritime Cooperation Declaration 2015*, salah satu teknis dari IORA dua tahun mendatang adalah mendorong keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia. Di poin tersebut, Illegal Fishing, pembajakan, penyelundupan atau perdagangan manusia, polusi perairan, perdagangan obat-obatan terlarang lintas batas, perdagangan hewan liar, bencana dan perubahan iklim. Dengan subpoin mendorong IORA dalam kepemimpinan Indonesia untuk memperkuat kerjasama dalam bidang Keamanan Maritim.⁶

Momentum ini merupakan momentum yang tepat sesuai dengan Doktrin Poros Maritim yang dideklarasikan oleh presiden Joko Widodo, yang berusaha menggiring pemahaman Indonesia menuju ke arah penyadaran dari kealamiah Indonesia sebagai negara kepulauan (*Archipelagic State*) dengan unsur geopolitik dan berusaha mendorong Indonesia menjadi negara dengan kekuatan maritim yang dapat dipertimbangkan.⁷ Dengan demikian, Indonesia melihat IORA sebagai wadah untuk melangsungkan kepentingan-kepentingan negara. Selain permasalahan maritim, bagi Indonesia sendiri ada beberapa permasalahan dan juga sebuah tantangan yang sangat berkairan terkait permasalahan domestiknya dalam lingkup internasional. Masalah dan tantangan tersebut di antaranya realisasi *ASEAN-Economic Community* pada awal 2016 lalu, realisasi dua pilar *ASEAN Community* mendatang (*ASEAN Political-Security Community*

⁵

<http://www.kemlu.go.id/Pages/News.aspx?IDP=7733&l=id> diakses pada 28 Oktober 2015.

⁶ *IORA Maritime Cooperation Declaration 2015*. Hal. 2.

⁷ Mervyn Piesse. *The Indonesian Maritime Doctrine: Realising the Potential of the Ocean*. Future Directions International Pty Ltd. Australia. 2015. Hal. 2.

dan ASEAN *Socio-cultural Community*), konflik perbatasan, pelanggaran teritorial, status kepemilikan pulau-pulau terdepan, penyelundupan orang (*people smuggling*), dan pencurian ikan (*illegal fishing*).

Dalam penelitian ini, penulis mengakumulasi titik singgung antara pilar-pilar Poros Maritim dan enam prioritas utama *Indian Ocean Rim Association* dengan begitu penelitian ini dapat memetakan nilai-nilai strategis IORA bagi Indonesia dalam menerapkan doktrin Poros Maritim.

Penelitian ini menggunakan metode *explanatory research* yaitu penelitian yang diarahkan dan dimuat untuk menjelaskan preposisi-preposisi yang berkaitan dengan nilai-nilai strategis *Indian Ocean Rim Association* bagi Indonesia dalam menerapkan doktrin Poros Maritim Dunia.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Regional Security Complex Theory* atau RSCT. Barry Buzan yang menjelaskan bahwa gabungan dari berbagai unit dalam proses utama dari sekuritisasi, desekuritisasi, atau keduanya yang dihubungkan dengan permasalahan yang tidak dapat diatasi oleh unit lainnya sendiri.⁸ Teori RSCT, memiliki suatu keunggulan utama dalam memetakan permasalahan-permasalahan keamanan di suatu wilayah, yaitu dengan membuat pemetaan menjadi lebih sistematis.

Jenis penelitian ini adalah studi pustaka (*library research*) yang bersifat *ex post facto* yaitu berdasarkan fakta-fakta yang telah terjadi yang diambil dan diakumulasi dari berbagai sumber seperti publikasi resmi, situs resmi, buku, jurnal, koran, dll.

Hasil dan Pembahasan

Dalam praktik lapangan diplomasi, ketika semua kepentingan-kepentingan

dari masing-masing aktor diadu dalam suatu wadah diplomasi, semua kepentingan tersebut bersumber dari kepentingan politik dalam negeri atau nasional. Negara Republik Indonesia saat ini bergerak berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) yang mengedepankan aspek-aspek maritim dan hal-hal tersebut berdasarkan lima pilar Poros Maritim. Kendati demikian, Indonesia sudah lama memiliki visi dalam memajukan sektor kelautan dan kemaritiman. Deklarasi Wawasan Nusantara pada masa PM Djuanda menjadi saksi sejarah mengenai batu lompatan Indonesia dalam hal kemaritiman. Berdasarkan hal tersebut bahwa kondisi alamiah (*raison d'être*) dari Indonesia adalah negara kepulauan (*Archipelagic State*), maka Poros Maritim memiliki lima pilar; Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, menjaga dan mengelola sumber daya laut, mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi maritim, membangun kekuatan maritim.

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 Prioritas 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.

Ranah Politik dan Keamanan

A. Pembangunan Armada Angkatan Laut

Pembangunan angkatan laut bagi Indonesia bukan lagi sebagai membentuk AL sebagai divisi militer Indonesia,

⁸ Ibid. Hal. 44.

melainkan untuk menjadikan divisi angkatan laut sebagai wadah pembangunan militer yang lebih berorientasikan geostrategi. Wawasan pembangunan nasional sangat memerlukan divisi angkatan laut yang kuat untuk melancarkan arus masuk, barang, dan jasa.⁹

Pada tahun 2016 ini, orientasi pertahanan Indonesia mengalami arah kebijakan yang baru dengan acuan Poros Maritim Dunia dan mengurangi anggaran pertahanan untuk darat dan memprioritaskan kepada udara dan laut jika pertumbuhan ekonomi Indonesia naik 7% di tahun 2016.¹⁰ Dalam permasalahan pertahanan, IORA memiliki fokus utama yaitu *maritime safety and security* yang bertujuan untuk mengamankan kegiatan di Samudera Hindia dari ancaman-ancaman keamanan baik tradisional mau pun non-tradisional.

Indonesia sebagai ketua IORA memiliki integritas dan otoritas untuk melakukan pergerakan dalam upaya peningkatan keamanan di wilayah Samudera Hindia yang akan berimbas juga di wilayah lainnya dan memberikan keuntungan terhadap Indonesia. Permasalahan di wilayah laut Samudera Hindia berimbas dengan kepentingan nasional Indonesia, salahsatunya adalah jalur perkapalan internasional yang melalui Samudera Hindia. Jika keadaan di wilayah Samudera Hindia tidak aman, maka Indonesia pun akan terkena dampaknya. Di sisi lainnya, armada angkatan laut di Samudera Hindia pun meningkat dan diisi juga oleh sebagian anggota IORA. Peningkatan armada ini didasari oleh tindakan keamanan di Samudera Hindia. Indonesia di masa presiden Joko Widodo telah memprioritaskan angkatan bersenjata

divisi angkatan laut lebih dari divisi lainnya dengan misi-misi yang beragam dengan misi-misi yang khusus.¹¹

B. Keamanan Kolektif dan Kompleksitas ASEAN-Samudera Hindia

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.¹²

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,

⁹ Bernhard Limbong. Poros Maritim. Pustaka Margaretha. Jakarta. 2015. Hal 301.

¹⁰ <http://thediplomat.com/2015/09/why-is-indonesia-set-to-cut-its-military-budget-for-2016/> diakses pada 1 Agustus 2016.

¹¹ *Ibid.*

<http://asia.nikkei.com/Viewpoints/Viewpoints/What-s-behind-the-Indian-Ocean-s-naval-arms-race?page=2> diakses pada 3 Agustus 2016.

¹² Sam Bateman dan Jane Chan. *ASEAN and The Indian Ocean: The Key Maritime Links*. RSIS Policy Paper. 2011. Singapura. Hal. 11.

kerjasama dengan ide konektivitas maritim dan infrastruktur.¹³

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.¹⁵

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 Peaze 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 Mosko dalam mengurangi pengaruh Barat di Samudera Hindia.¹⁶

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.¹⁷ 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-tradisional, 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 selama ini dikuasai oleh angkatan laut Amerika Serikat. Konflik maritim Cina

¹³ Paparan P3K2 Aspasaf di Padang tanggal 4 Juni 2015. Kementerian Luar Negeri Indonesia. Slide ke-19.

¹⁴

<http://www.un.org/documents/ga/res/34/a34res80.pdf> diakses pada 9 Agustus 2016.

¹⁵ *Op. Cit.* Hal 21.

¹⁶ *Ibid.* Hal 21.

¹⁷ *Ibid.* Hal. 22.

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 menyeimbangkan kawasan kembali.¹⁸

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 mineral yang dipasok dari Afrika dan Teluk Persia. Dengan demikian, Samudera Hindia dan Samudera Pasifik tidak lagi dapat dikatakan 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.¹⁹

A. Blue Economy

Salahsatu kebijakan yang strategis 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.²⁰

Blue Economy yang dimaksudkan bagaimana memanfaatkan laut sebagai sumber ekonomi negara-negara IORA. *Blue Economy* disepakati dalam COM pada November 2014 lalu di Perth, Australia. Pengembangan *Blue Economy* di negara-negara IORA memeberikan peluang yang besar terhadap kemaslahatan perekonomian negara-negara kawasan tersebut. Hal tersebut tercantum dalam poin-poin utama IORA dalam pengembangan *Blue Economy*;²¹ Menyediakan lompatan ekonomi pesisir dan nasional, menyediakan lapangan perkerjaan, 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

¹⁸ *Ibid.* Hal. 22.

¹⁹ <http://www.tabloiddiplomasi.org/current-issue/209-diplomasi-februari-2015/1833-indian-ocean-rim-association-iora-peran-indonesia-memperkuat-kerjasama-di-kawasan-samudera-india.html> diakses pada 10 Agustus 2016.

²⁰ Bernhard Limbong. Poros Maritim. Pustaka Margaretha. Jakarta. 2015. Hal 26.

²¹ <http://www.iora.net/blue-economy/blue-economy.aspx> diakses pada 10 Agustus 2010.

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;²² *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*).²³

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. Salah satu 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.²⁴ 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 tertantum 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.²⁵

²⁴ Agnew, David J. et al. *Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing*. *PLoS ONE*, 4(2): e4570. 2009. Diakses melalui <http://journals.plos.org/plosone/article/asset?id=10.1371%2Fjournal.pone.0004570.PDF> pada 11 Agustus 2009.

²⁵ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 45/Permen-KP/2015

²² *Ibid.* diakses pada 10 Agustus 2010.

²³ Bernhard Limbong. *Poros Maritim*. Pustaka Margaretha. Jakarta. 2015. Hal 265-266.

Dalam rangka mewujudkan pengelolaan wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan meningkatkan kemakmuran serta membangun ekonomi kelautan dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan secara berkelanjutan, selama periode Oktober-Desember 2014 KKP telah mengeluarkan berbagai kebijakan, terutama terkait dengan upaya pemberantasan IUU Fishing. Kebijakan tersebut dituangkan dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 56/PERMEN-KP/2014 tentang Penghentian Sementara (Moratorium) Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 57/PERMEN-KP/2014 tentang Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (yang melarang *transshipment*).

Berdasarkan rencana strategis KKP RI dan kondisi lapangan bahwa IORA sedang melakukan hal yang sama berdasarkan IORA *Maritime Cooperative Declaration* untuk memerangi IUU *Fishing*, Indonesia memiliki kepentingan dalam ranah perekonomian adalah dengan kerjasama pemberantasan IUU *Fishing*. Di samping IUU *Fishing*, nilai strategis IORA bagi Indonesia dalam ranah ekonomi adalah investasi dan pariwisata yang termaktub dalam *Trade & Investment Facilitation* dan *Fishery Management* IORA yang dapat mendorong nilai investasi asing di Indonesia, nilai ekspor, keamanan lingkungan dan nilai pariwisata Indonesia (wisatawan asing di Indonesia).

Ranah Sosial dan Budaya

Dalam ranah ini, IORA memiliki fokus mengenai sains, budaya, lingkungan

tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 25/Permen/-KP/2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2015-2019. Hal 11.

dan pariwisata yang saling terkait dengan ranah lainnya dengan meningkatkan konektivitas antar negara-negara IORA guna memperkuat hubungan dengan *socio-cultural exchange*, pelestarian kebudayaan negara-negara IORA, perlindungan lingkungan hidup dari berbagai pencemaran lingkungan hidup, dan pengembangan sistem tata kelola Samudera HIndia serta kesejahteraan bersama secara adil dan berkelanjutan.

Persoalan budaya tidak hanya mengenai permasalahan pariwisata, namun juga mengenai antropologi yang di dalamnya berisikan persoalan-persoalan sosial. Nilai strategis IORA dalam ranah ini berada dalam lingkup *low politics* yang di dalamnya berisikan permasalahan-permasalahan sosial dan politik yang berbeda dengan konteks keamanan dan ekonomi. Akan tetapi, permasalahan sosial dan budaya tidak terlepas dampaknya dengan ranah politik-keamanan dan ekonomi. Dalam enam prioritas kerja IORA, permasalahan sosial dan budaya berada pada *Academic, Science, and Technology, Disaster Risk Management* dan *Tourism and Cultural Exchange*.

Dalam bidang penelitian dan sains, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) ditunjuk sebagai ketua *Focal Point Indian Ocean Rim Association* berdasarkan pertemuan IORA ke-19 di Perth, Australia 2013 lalu dan pada 2014 LIPI membentuk *network working committee of IORAG* Indonesia yang beranggotakan peneliti dari berbagai disiplin ilmu yang bekerja di LIPI dan Direktorat Kerjasama Intrakawasan Asia Pasifik dan Afrika, Kementerian Luar Negeri.²⁶

Mengenai nilai strategis IORA berdasarkan ranah sosial dan politik merupakan ranah fundamental yang mendukung ranah lainnya. Hal ini

²⁶ <http://lipi.go.id/berita/single/LIPI-Bangun-Kerja-Sama-Akademik-Di-Kawasan-Samudera-Hindia/10893> diakses pada 13 Agustus 2016.

berkaitan dengan sektor ekonomi yang merupakan salahsatu ranah strategis yang ada dalam IORA dan negara-negara anggotanya. Salahsatu prioritas dalam ranah ini adalah sektor pariwisata yang menjadi roda perekonomian suatu negara dengan meningkatnya destinasi dan investasi pariwisata dan menjadikan sektor pariwisata sebagai faktor kunci dalam pendapatan ekspor, penciptaan lapangan kerja, pengembangan usaha dan infrastruktur.²⁷

Kontribusi pariwisata sangat penting bagi negara dengan permintaan atau kebutuhan (*demand*) pariwisata yang tinggi karena cara kerja dari ekonomi-pariwisata adalah dengan menggabungkan antara dua pilar dasar yaitu permintaan domestik dan internasional. Hal tersebut terjadi karena, *pertama*, adanya kebutuhan internal yang menurut analisis ekonomi internasional sektor pariwisata dapat berkembang, membangun infrastruktur dalam negeri guna menambah presensi, dalam hal ekonomi-pariwisata, suatu negara di dalam pasar global. *Kedua*, adanya beragam produk pariwisata yang kompetitif, melalui sudut pandang perbandingan keuntungan, yang membuat suatu negara yang mengedepankan sektor pariwisata (*high-value tourism*) menjadi actor yang kompetitif di pasar internasional dalam hal nilai mata uang (finansial).²⁸

Kendala-kendala yang sedang dihadapi Indonesia dalam sektor pariwisata adalah infrastruktur pariwisata, infrastruktur ICT (*Information, Communication, and Technology*),

kebersihan dan kesehatan, aksesibilitas (*connectivity, seat capacity, dan direct flight*), regulasi (ijin masuk kapal layar/*yacht*, visa, bea cukai).²⁹

Konsentrasi sektor pariwisata Indonesia berjalan sinergis dengan konsep Poros Maritim dan Prioritas IORA (*Academic, Science, and Technology, Disaster Risk Managment dan Tourism and Cultural Exchange*) berdasarkan ranah sosial dan budaya yang merupakan ranah yang terkait dengan nilai-nilai strategis IORA lainnya bagi perwujudan Poros Maritim Dunia yang sedang dikembangkan Indonesia. hal tersebut dapat dilihat dari Rencana Strategis Kementerian Pariwisata yang membuat misi dan arah kebijakan berdasarkan sudut pandang sosial-budaya dan ekonomi sebagaimana yang tercantum pada Rencana Strategis Kementerian Pariwisata³⁰.

Kesimpulan

Indonesia merupakan negara kepulauan yang artinya laut adalah sebuah keadaan alamiah atau *given nature*. Pandangan mengenai kemaritiman sudah ada sebelum istilah “Nusantara” muncul dan terbentuknya negara Republik Indonesia. Pada masa PM Djuanda, Indonesia mendaklarasikan “Deklarasi Wawasan Nusantara” dan diakui sebagai *Archipelagic State*. Dari rezim ke rezim, Indonesia masih berada pada proses pencarian mengenai konsepsi dan penerapan sebuah negara maritim dan pada masa presiden Joko Widodo, telah muncul sebuah konsepsi kemaritiman dengan visi yang besar, yakni Poros Maritim Dunia.

Konsep Poros Maritim Dunia dari Indonesia ditopang atas beberapa rasionalisasi yang kuat seperti aspek geopolitik, historis, dan budaya. Konsep ini bertujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai sebuah negara maritim yang kuat dengan sebuah akumulasi dari berbagai

²⁷ Rencana Strategis Pengembangan Destinasi dan Industri Pariwisata 2015-2019. Kementerian Pariwisata Republik Indonesia. Hal. 4.

²⁸ Vellas, François. *The Indirect Impact of Tourism: An Economic Analysis*. Third Meeting of T20 Tourism Ministers Paris, France, 25 October 2011. Diakses melalui http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/111020-rapport_vellas_en.pdf pada 13 Agustus 2016. Hal 6.

²⁹ *Op. Cit.* Hal. 19-20.

³⁰ *Ibid.* hal. 22-23.

rasio dari berbagai ranah, seperti Politik dan Keamanan, Ekonomi, serta Sosial dan Budaya. Dalam penerapannya, Indonesia tidak dapat melakukannya hanya dari sisi internal saja, maka dari itu dibutuhkan dukungan-dukungan politik luar negeri baik regional dan internasional.

Pada saat Indonesia sedang menerapkan proses Poros Maritim, Indonesia memiliki dua elemen yang menjadi pendukung rasionalisasi Poros Maritim, yaitu ASEAN dari kawasan Asia Tenggara dan *Indian Ocean Rim Association* dari kawasan Samudera Hindia. Pada *Ministerial Meeting 23* Oktober 2015 lalu, Indonesia resmi dilantik sebagai ketua dari *Indian Ocean Rim Association* selama dua tahun mendatang. Tidak dapat dinafikan bahwa IORA memiliki nilai-nilai strategis bagi Indonesia dalam menerapkan Poros Maritim berdasarkan tugas pokok IORA.

Titik singgung antara konsep Poros Maritim dan IORA terletak pada pilar-pilar Poros Maritim dan 6 prioritas IORA. Poros Maritim memiliki lima pilar, yaitu Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, Menjaga dan mengelola sumber daya laut, Mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, Diplomasi maritim, dan Membangun kekuatan maritim. Enam prioritas IORA adalah *Maritime Safety & Security, Trade & Investment Facilitation, Fisheries Management, Disaster Risk Management, Academic, Science & Technology*, dan *Tourism & Cultural Exchanges*.

Nilai strategis IORA berdasarkan titik singgung tersebut, merupakan sebuah penilaian holistik sebagaimana dalam

definisinya bahwa maritim tidak hanya mengenai supremasi hukum laut dan militer saja. Akan tetapi, maritim adalah sebuah istilah mengenai aktivitas negara yang melakukan perannya berdasarkan langkah-langkah yang lintas sektoral. Akumulasi nilai-nilai strategis tersebut didasarkan oleh beberapa ranah, yaitu ranah Politik dan Keamanan, Ekonomi, dan Sosial-budaya.

Penilaian tersebut, didukung pula melalui pandangan kompleksitas yang terjadi di Samudera Hindia. Kompleksitas tersebut turut hadir sebagai tantangan Indonesia dalam menerapkan Poros Maritim. Hal demikian terjadi karena Indonesia yang sekarang merupakan ketua IORA memegang peranan penting dalam aktivitas sosial-ekonomi-politik yang ada di Samudera Hindia. Di samping, itu Indonesia juga merupakan anggota ASEAN yang memiliki peranan penting pula. Indonesia terkungkung dalam kompleksitas tersebut seperti banyaknya muncul pakta-pakta perdagangan, dinamika politik keamanan, dan sosial-budaya. Akan tetapi, Indonesia mendapat dukungan politis dari 21 negara anggota IORA yang juga berfokus pada kerjasama kemaritimandan hubungan-hubungan yang kooperatif antar sesama negara-negara anggota IORA.

Dengan terdapatnya titik singgung antara Poros Maritim dan 6 *Priorities of IORA*, maka, IORA memiliki nilai-nilai strategis yang dapat mendukung Indonesia dalam penerapan Poros Maritim Dunia yang di dalamnya terkandung sebagian besar kepentingan-kepentingan Indonesia berdasarkan pilar-pilar Poros Maritim dan garis besar haluan negara.

Agnew, David J. et al. *Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. PLoS ONE*, 4(2).

Bernhard Limbong. Poros Maritim. Pustaka Margaretha. Jakarta. 2015.

Referensi

Buku:

IORA *Maritime Cooperation Declaration* 2015.

Mervyn Piesse. *The Indonesian Maritime Doctrine: Realising the Potential of the Ocean*. Future Directions International Pty Ltd. Australia. 2015.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 45/Permen-KP/2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 25/Permen-KP/2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2015-2019.

Sam Bateman dan Jane Chan. *ASEAN and The Indian Ocean: The Key Maritime Links*. RSIS Policy Paper. 2011. Singapura.

Rencana Strategis Pengembangan Destinasi dan Industri Pariwisata 2015-2019. Kementerian Pariwisata Republik Indonesia.

Vellas, François. *The Indirect Impact of Tourism: An Economic Analysis*. Third Meeting of T20 Tourism Ministers Paris, France, 25 October 2011.

Website:

<http://asia.nikkei.com/Viewpoints/Viewpoints/What-s-behind-the-Indian-Ocean-s-naval-arms-race?page=2> diakses pada 3 Agustus 2016.

<http://iora.net/about-us/priority-areas.aspx> diakses pada 28 Oktober 2015.

<http://www.un.org/documents/ga/res/34/a34res80.pdf> diakses pada 9 Agustus 2016.

<http://www.kemlu.go.id/Pages/News.aspx?IDP=7733&l=id> diakses pada 28 Oktober 2015.

<http://lipi.go.id/berita/single/LIPI-Bangun-Kerja-Sama-Akademik-Di-Kawasan-Samudera-Hindia/10893> diakses pada 13 Agustus 2016.