

DIPLOMASI MARITIM INDONESIA TERHADAP HACGAM (HEAD OF ASIAN COAST GUARD AGENCY MEETING) DALAM MEWUJUDKAN INDONESIA POROS MARITIM DUNIA PADA TAHUN 2016-2017

Oleh: Maudy Dwi Ramadhanti

maudydwii@gmail.com

Pembimbing: Dr. Syafri Harto, M.Si

Bibliografi: 14 Jurnal, 28 Buku, 28 Website

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28294

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

Making Indonesia the world's maritime axis is the vision promoted by Joko Widodo (Jokowi) to the next five years of his tenure after his victory in the residential election 2014. This goal is in line with the struggle of Sukarno, who wanted Indonesia to become a strong and independent maritime country at the time. His desire was rooted from the awareness of Indonesia's strategic position as well as maritime potentials that the country have. The main objective of Jokowi's idea is to boost Indonesia's economic growth and equitable development which is focused on the marine sector. This research was prepared using the perspective of Neorealism, the theory of diplomacy and the concept of maritime security. This research was arranged using descriptive analysis with qualitative approach. Supporting data is obtained through document, and literature study. This research was arranged using descriptive analysis with qualitative approach. Supporting data is obtained through interviews, document, and literature study. The result shows that the defense diplomacy's instrument was built upon series of international cooperation and the development of state's defense posture itself. Therewith, Indonesian government undertakes the defense diplomacy efforts by playing an active role in forum regional level such as HACGAM. These two aspects eventually have a prime significance in shaping Indonesia as the Global Maritime Fulcrum, especially in the achievement of defense, security, law enforcement, and marine safety.

Key Words: HACGAM, World Maritime Axis, Defence Diplomacy.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Indonesia memiliki bentang alam yang luas dan sumber daya alam yang luar biasa, dari berbagai sektor seperti pertanian, pangan, energi, dan kemaritiman yang bisa dimanfaatkan. Sektor Kemaritiman pengelolaan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara bertanggung jawab, guna menjaga kedaulatan, keberlanjutan dan kesejahteraan NKRI.

Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau dan wilayah lautnya meliputi 5,8 juta km² atau sekitar 70% dari luas total wilayah Indonesia. Luas wilayah laut Indonesia terdiri atas 3,1 juta km² luas laut kedaulatan dan 2,7 juta km² wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Dari data tersebut dapat dihitung bahwa luas wilayah laut Indonesia adalah 64,97% dari total wilayah Indonesia.¹ Indonesia berada pada posisi silang yang sangat strategis. Posisi ini menguntungkan karena letak strategisnya di persimpangan dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Pasifik serta dua benua yaitu benua Asia dan Australia. Keuntungan ini menjadi modal dasar keinginan pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Sebagai negara maritim, tentu saja Indonesia tidak akan mungkin menutup diri dari arus perubahan globalisasi.

Dengan memanfaatkan posisinya yang strategis di jalur transportasi dunia, Indonesia dapat berperan aktif dalam pencatatan politik internasional. Hubungan diplomatik yang berjalan dinamis ditambah isu kemaritiman yang vital bagi Indonesia membutuhkan mekanisme tambahan yang diharapkan mampu memberikan hasil yang lebih efektif dalam menyelesaikan masalah illegal fishing dan meredam timbulnya konflik antar negara.

Sejak 2014, pemerintah mendorong visi nasional, yaitu Indonesia sebagai poros maritim dunia (PMD). Widodo bahkan merupakan presiden pertama pasca demokratisasi 1998 yang secara terbuka menyampaikan doktrin keamanan maritim dan menempatkannya dalam wacana perdebatan domestik.² Tujuan utama dari gagasan Jokowi ialah mendongkrak pertumbuhan ekonomi Indonesia serta pemerataan pembangunan yang difokuskan pada sektor laut.

Pembangunan kekuatan maritim bukannya tanpa hambatan. Kebijakan membentuk Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadikan Indonesia sebagai negara 'terbuka'.³

- 1) ALKI I, Selat Sunda, Selat Kalimantan, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan;
- 2) ALKI II, Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi;
- 3) ALKI III-A, Laut Sawu, Selat Ombai-Wetar, Laut Banda (Sebelah Barat Laut Buru), Laut Seram (Sebelah Timur Pulau Mongole), Laut Maluku dan Samudera Pasifik;

² Shekhar, V. (2015). Asia Pacific Bulletin Realist Indonesia's Drift away from ASEAN. *EastWestCenter.org/APB Number, 323(323)*, 2014–2015. Diakses di <https://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/apb323.pdf?file=1&type=node&id=35328> pada 10 januari 2019 pukul 20:15 WIB.

³ Jurnal Ismah Rustam, Juni 2017. Tantangan ALKI dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Universitas Mataram, Vol. 1, No. 1*.

¹ Djalal, H. 2012. Indonesia's Maritime Challenges dalam Joshua H. Ho and Sam Bateman (eds.) *Maritime Challenges and Priorities in Asia Implications for regional security*. Routledge. London

- 4) ALKI III-B, Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (Barat Laut Buru), selanjutnya ke ALKI III-A; dan
- 5) ALKI III-C, Laut Arafuru, Laut Banda (Barat Pulau Buru) selanjutnya terus ke utara menyambung ALKI III-A.⁴

Hingga kini, berbagai pelayaran dan penerbangan asing dengan bebas berlalu lalang memotong wilayah Indonesia. Ancaman keamanan pada jalur ALKI menjadi tantangan bagi pemerintah Indonesia dalam menuju cita-cita poros maritim.

Visi maritim pemerintahan Widodo diwujudkan melalui diplomasi maritim sebagai media untuk memperjuangkan kepentingan nasional dan isu strategis di bidang maritim, khususnya menjalin hubungan baik antar negara. Diplomasi maritim telah menjadi bagian penting dari doktrin maritim pemerintahan Widodo. Diplomasi maritim sendiri adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan.⁵

Dalam menciptakan keamanan maritim, khususnya dalam era pemerintahan Presiden Joko Widodo, pemerintah Indonesia berorientasi pada pembangunan kemaritiman, sehingga kebijakan luar negeri yang diambil pun mengarah pada pembangunan Indonesia sebagai negara maritim dan sebagai Poros Maritim Dunia.⁶ Adapun salah satu strategi untuk mencapai kepentingan keamanan maritim dilakukan melalui diplomasi maritim. Diplomasi maritim

merupakan strategi pendayagunaan kapabilitas nasional yang diarahkan dan ditujukan pada isu keamanan maritim secara domestik dan global.⁷ Diplomasi maritim diterapkan melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.

Sebagai negara kepulauan dan negara maritim, Indonesia sangat berkepentingan dalam menciptakan keamanan di kawasan, termasuk keamanan maritim dalam rangka mendukung kepentingan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Oleh karena itu, tata kelola sumber daya alam, wilayah perbatasan, dan pertahanan yang handal sangat diperlukan.⁸

Bakamla yang kini menjadi salah satu lembaga pengamanan laut berdasarkan amanat Undang Undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan juga dapat menjalankan fungsi diplomasi. Eksistensi Bakamla dalam menjaga keamanan maritim kini tidak hanya diperlihatkan di tingkat domestik, tetapi juga dalam tataran bilateral, regional maupun global. Tercatat Bakamla telah menyelenggarakan kegiatan yang dikategorikan sebagai bagian dari cooperative maritime diplomacy melalui pelaksanaan HACGAM (*Head of Asian Coast Guard Agency Meeting*).

Pelibatan Bakamla pada forum HACGAM merupakan salah satu bentuk upaya Diplomasi Maritim yang dilakukan oleh Bakamla dalam rangka menjalin dan

⁴ Sitohang, J, et al. (2008) *Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut China Selatan: Kepentingan Indonesia di Perairan Natuna*. Jakarta: LIPI Press.

⁵ Jurnal Ludiro Madu, Mei 2018. Urgensi IORA dalam diplomasi maritim Indonesia. Jurnal Prodi Hubungan Internasional UPN Veteran Yogyakarta.

⁶ Wiranto, S. 2016. Implementasi diplomasi maritim Indonesia terhadap aktivitas illegal fishing nelayan China di ZEEI perairan Kepulauan Natuna. (E. Riska, Interviewer)

⁷ Nugraha, M. H., & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik*, 172-179.

⁸ Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, Buku Putih Pertahanan Indonesia 2015, (Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia) Hal.iv.

meningkatkan kerja sama di bidang keamanan dan keselamatan laut di Kawasan Asia. HACGAM sendiri merupakan satu-satunya forum kerja sama *Coast Guard* di Asia yang mana telah berdiri sejak tahun 2004. Dengan kontribusi aktif Bakamla pada forum HACGAM dan terpilihnya Indonesia dalam hal ini Bakamla menjadi *Chair Capacity Building* HACGAM, menegaskan dan membuktikan kepemimpinan Indonesia di Kawasan dalam pelaksanaan kerja sama keamanan dan keselamatan laut sesuai dengan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Salah satu wujud kegiatan diplomasi maritim dengan tipologi *cooperative maritime diplomacy*. Diplomasi maritim kooperatif ini menjadi upaya Indonesia untuk bekerja sama dengan negara-negara dalam memerangi kejahatan kemaritiman.

KERANGKA TEORI

a. Perspektif: Regionalisme

Menurut Mansbaach,⁹ dapat diartikan *region* atau kawasan adalah pengelompokan regional diidentifikasi dari basis kedekatan geografis, budaya, perdagangan, dan saling ketergantungan ekonomi yang saling menguntungkan, komunikasi serta keikutsertaan dalam organisasi internasional. Kajian ciri khusus suatu kawasan adalah ciri geografis, sosiologis, etnolinguistik, sistem sosial-politik dan ekonomi suatu kawasan tertentu, sehingga kita dapat membedakan unit-unit anggota kawasan tersebut dengan unit diluar kawasan, sehingga dapat dilihat bahwa, geografis suatu wilayahlah yang menentukan kerjasama kawasan tersebut, semakin dekat geografis suatu negara, semakin tinggi peluang diadakannya kerjasama kawasan tersebut.

Regionalisme baru adalah regionalisme yang berkembang pada awal

tahun 90-an pasca perang dingin yang bersifat *low politics* dimana aspek ekonomi dan budaya lebih mendominasi kerjasama antar negara. Maka regionalisme baru juga menggolongkan dirinya pada kerja sama yang kemudian dijadikan *platform* yang berkembang menjadi organisasi regional internasional.

b. Tingkat Analisa: Sistem Internasional

Stephen Andriole mengidentifikasi lima tingkat analisa, yaitu: tingkat individu, tingkat kelompok individu, tingkat negara bangsa, tingkat antar negara atau multi negara, dan tingkat system internasional.¹⁰ Penulis menggunakan tingkat analisa sistem internasional, pada dasarnya negara-bangsa dan aktor-aktor lainnya dalam hubungan internasional merupakan suatu unit yang terdapat dalam sistem yang lebih besar, yaitu sistem internasional.

Semua aktor hubungan internasional bertindak dan berinteraksi dalam sistem tersebut. Sehingga, menurut tingkat analisa ini, dinamika yang terjadi dalam sistem internasional berpengaruh terhadap perilaku para aktor hubungan internasional yang ada didalamnya. Sistem yang lebih besar telah menentukan perilaku aktor sebagai unit terkecil dalam sistem tersebut. Oleh karena itu, untuk memahami realitas hubungan internasional diperlukan pengkajian mengenai sistem itu sendiri dan membuat generalisasi mengenai sistem itu sebagai suatu keseluruhan, sehingga dapat menjelaskan perilaku para aktor hubungan internasional didalamnya.

c. Teori Diplomasi

Istilah 'diplomasi' telah menjadi bahasan umum dalam studi hubungan internasional, yang menurut Brownlie diartikan sebagai cara yang diambil untuk

⁹ Sudirman, Arifin, Nuraini S, Deasy Silvy. 2010. "Regionalisme dalam Ilmu Hubungan Internasional", Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal. 3-4

¹⁰ Mohtar Mas'ood, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*, (Jakarta: LP3ES, 1994).

mengadakan dan membina hubungan dan berkomunikasi satu sama lain, atau melaksanakan transaksi politik maupun hukum yang dalam setiap hal dilakukan melalui wakil-wakilnya yang mendapat otorisasi.¹¹

Teori yang digunakan oleh penulis untuk meneliti permasalahan diatas adalah dengan teori diplomasi dari bukunya S.L Roy yang mengatakan terdapat tujuh kandungan dalam diplomasi. Pertama, unsur pokok diplomasi adalah negosiasi. Kedua, negosiasi ini dilakukan untuk mengedepankan kepentingan negara. Ketiga, tindakan yang dilakukan sebisa mungkin dilakukan dengan damai. Keempat, jika point ketiga tidak dapat dilakukan maka digunakan teknik-teknik diplomasi untuk menyiapkan perang. Kelima, diplomasi ini erat hubungannya dengan politik luar negeri suatu negara. Keenam, diplomasi erat kaitannya dengan system negara. Ketujuh, terdapat perwakilan negara.¹²

Diplomasi sangat erat hubungannya dengan politik luar negeri. Politik luar negeri sebagai perumus kebijakan dan diplomasi sebagai pelaksanaannya. Kebijakan luar negeri ini ditujukan sebagai memelihara dan mempertahankan kelangsungan hidup suatu negara.¹³ Politik luar negeri memiliki tiga konsep dalam menjelaskan hubungan suatu negara. *Pertama*, kebijakan politik luar negeri sebagai sekumpulan orientasi.¹⁴ Dalam hal ini politik luar negeri sebagai pedoman dalam membuat keputusan untuk menghadapi kondisi-kondisi eksternal suatu negara. *Kedua*, politik luar negeri digunakan sebagai seperangkat komitmen dan rencana untuk bertindak. Dan yang

ketiga, kebijakan luar negeri sebagai bentuk perilaku atau aksi.

d. Konsep Keamanan Maritim

Menurut Christian Bueger, keamanan maritim dapat dipahami sebagai konsep yang mengacu pada keamanan domain maritim atau sebagai serangkaian kebijakan, peraturan, tindakan dan operasi untuk mengamankan domain maritim yang ada. Para ahli mengembangkan visi geopolitik dan geostrategi di dalam konsep keamanan maritim, yang secara langsung atau tidak langsung mengarahkan tercapainya tujuan dari kebijakan luar negeri dan keamanan sebuah negara melalui domain maritim.¹⁵ Seiring dengan perkembangan zaman, konsep keamanan maritim semakin digunakan untuk menggambarkan langkah – langkah pencegahan yang dilakukan untuk meminimalisir kegiatan ilegal di laut atau dari laut.

Konsep keamanan maritim terbagi atas pengamanan terhadap keamanan manusia dan keamanan negara. Permasalahan mengenai sengketa perbatasan dibahas secara langsung pada keamanan nasional dengan kategori *inter-state disputes* dan permasalahan IUU Fishing dibahas pada keamanan manusia.¹⁶

HASIL DAN PEMBAHASAN Kondisi Perairan di Indonesia

Sebagai negara kepulauan, Indonesia telah diakui dunia secara internasional (UNCLOS 1982) yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985. Berdasarkan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia seluas 5,9 juta

¹¹ Brownlie, I. 1979. *Principles of Public International Law*. London: Oxford University Press. Hal 345

¹² Roy, samendra Lal. 1991. *Diplomasi*. Jakarta: Rajawali Pers hal 4-5

¹³ Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad yani. 2005. *Pengantar ilmu hubungan Internasional*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya. hal 49

¹⁴ *Ibid* hal 52-53

¹⁵Germond, Basil. 2014. *Marine Policy Journal*. “The Geopolitical Dimension of Maritime Security.” United Kingdom: University of Lancaster, hal. 137 - 138.

¹⁶Bueger, Christian. 2017. *Defining Maritime Security*. <http://www.safeseas.net/defining-maritime-security/>, diakses pada 3 April 2017 – 22:38 WIB.

km², terdiri atas 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas tersebut belum termasuk landas kontinen.¹⁷ Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Namun demikian, pembangunan bidang kelautan dan perikanan hingga saat ini masih jauh dari harapan. Padahal wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan lautan kepulauan Indonesia disimpan potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal.

Melalui Deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957, Indonesia menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia (laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia) menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Dan Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui dunia internasional melalui konvensi hukum laut PBB ke tiga, *United Nation Convention on the Law of the Sea* 1982 (UNCLOS 1982), kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985. Berdasarkan UNCLOS 1982, total luas wilayah laut Indonesia menjadi 5,9 juta km², terdiri atas 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas perairan ini belum termasuk landas kontinen (*continental shelf*). Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia (*the biggest Archipelago in the World*).

Pasal 25A UUD 1945 (hasil amandemen kedua UUD 1945), menyebutkan bahwa “NKRI adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-undang”.¹⁸ Ini

¹⁷ jurnal Ridwan Lasabuda, Januari 2013. *Regional Development in Coastal and Ocean in Archipelago Perspective of The Republic of Indonesia*. Vol 1-2.

¹⁸ Pasal 25A UUD 1945 (hasil amandemen kedua UUD 1945), menyebutkan bahwa “NKRI adalah negara kepulauan yang

semakin mengukuhkan eksistensi Indonesia sebagai negara maritim. Apalagi dengan lahirnya UU No.27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, lebih jelas mengakui eksistensi sektor kelautan dan perikanan serta pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil sebagai salah satu agenda pembangunan nasional.¹⁹ Namun faktanya, pembangunan bidang kelautan dan perikanan hingga saat belum dimanfaatkan secara optimal, padahal tersimpan potensi SDA dan jasa-jasa lingkungan yang sangat besar. Sehingga untuk menjadikan sektor kelautan dan perikanan sebagai arus utama pembangunan nasional dibutuhkan kebijakan pembangunan yang terpadu dan berbasis ekosistem.

Secara geografis Indonesia membentang dari 60 LU sampai 110 LS dan 920 sampai 1420 BT, terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang jumlahnya kurang lebih 17.504 pulau. Tiga per-empat wilayahnya adalah laut (5,9 juta km²), dengan panjang garis pantai 95.161 km, terpanjang kedua setelah Kanada. Posisi geografis kepulauan Indonesia sangat strategis karena merupakan pusat lalu lintas maritim antar benua. Indonesia juga memiliki kedaulatan terhadap laut wilayahnya meliputi; perairan pedalaman, perairan nusantara, dan laut teritorial (sepanjang 12 mil dari garis dasar). Disamping itu ada juga zona tambahan Indonesia, yang memiliki hak-hak berdaulat dan kewenangan tertentu. Selain itu, ada juga Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sejauh 200 mil dari garis pangkal, dimana Indonesia mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alam (perikanan), kewenangan untuk memelihara lingkungan laut, mengatur dan

berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan Undang-undang”.

¹⁹ Undang-Undang RI No.27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

mengizinkan penelitian ilmiah kelautan, pemberian izin pembangunan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan2 lainnya.

Delimitasi Perairan Indonesia

Sebagai negara dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia dengan garis pantai 81.900 km, Indonesia dihadapkan dengan masalah perbatasan yang kompleks. Tantangan dan masalah yang dihadapi Indonesia secara domestik lebih bersifat struktural-administratif. Sedangkan secara eksternal berkaitan dengan kemampuan Indonesia dalam mengatasi masalah delimitasi, deliniasi, dan demarkasi, ancaman-ancaman non-tradisional baru, serta kemampuan Indonesia dalam beradaptasi dan berinteraksi dengan negara-negara tetangga lainnya.²⁰ Letak geografis Indonesia diantara dua benua (Benua Asia dan Benua Australia) dan dua samudera (Samudera Pasifik dan Samudera Hindia) memiliki posisi yang strategis dalam geopolitik dan geoekonomi regional maupun global. Posisi ini di satu sisi memberikan peluang yang besar bagi Indonesia, namun di sisi lain juga memberikan berbagai tantangan dan ancaman.

Delimitasi batas maritim antar negara adalah penentuan batas wilayah atau kekuasaan antara satu negara dengan negara lain (tetangganya) di laut.²¹ Delimitasi batas maritim sangat penting untuk menjamin kejelasan dan kepastian yurisdiksi,²² hal ini dapat memberikan keuntungan multi dimensi, misalnya dalam memfasilitasi pengelolaan lingkungan laut

²⁰ *Rencana Induk pengelolaan batas wilayah Negara&kawasan perbatasan* dalam publikasi world bank. dapat diakses di <http://documents.worldbank.org/curated/en/871851468042279485/pdf/682610WP0P11840order0Areas0201102014.pdf> diakses pada 23 februari.

²¹ I Made Andi Arsana, *Batas Maritim Antarnegara: sebuah tinjauan teknis dan yuridis*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007), hal.1.

²² *Ibid.*

secara efektif dan berkesinambungan serta peningkatan keamanan maritim. Kepastian hukum yang menyertai penetapan batas maritim ini sangat berpengaruh kepada kegiatan ekonomi kelautan seperti perikanan, wisata bahari, eksplorasi lepas pantai, transportasi laut, serta investasi bagi kegiatan usaha di bidang kelautan.²³ Akan tetapi, alasan perlunya penerapan delimitasi maritim yang paling penting bagi negara berkembang seperti Indonesia adalah terjaminnya hak Indonesia dalam mengakses dan mengelola sumber daya maritim hayati maupun non-hayati.

Zona maritim kedaulatan laut negara kepulauan Indonesia dapat dibagi atas perairan pedalaman (*Internal Water*), perairan kepulauan (*archipelagic water*) dan laut territorial (*territorial sea*). Namun hanya di perairan pedalaman saja Indonesia memiliki kedaulatan absolut tanpa adanya hak negara lain. Guna menjamin dan menjaga kedaulatan negara di zona perairan pedalaman dari tumpang tindih kepentingan dan hak negara lain di zona kedaulatan maritim Indonesia, maka Indonesia mesti segera menetapkan batas delimitasi perairan pedalaman dan membentuk peraturan perundang-undangan untuk mencegah pelanggaran terhadap kedaulatan wilayah perairan pedalaman Indonesia oleh negara lain. Penetapan delimitasi setiap kepulauan dianggap sangat penting dalam rangka menjaga keamanan dan pertahanan negara. Pemerintah mesti segera menetapkan kawasan-kawasan perairan pedalaman dan pelabuhan-pelabuhan yang dianggap strategis dan vital bagi pertahanan dan keamanan negara. Wilayah yang dianggap penting ini dapat dilakukan penutupan dan pelarangan untuk memasuki dan/ataupun singgah. Sehingga hukum kelautan kita

²³ Direktorat Kelembagaan Internasional, *Batas-batas maritim Indonesia-Negara tetangga*, hal 4.

tegas dan kita bisa menjadi negara yang berdaulat di wilayah laut.

Dalam proses delimitasi batas maritim antarnegara, terdapat beberapa metode delimitasi yang digunakan. Metode-metode tersebut antara lain: metode sama jarak; metode parallel dan meridian; metode enclaving; metode tegak lurus; metode garis parallel; dan metode batas alami.²⁴

Metode delimitasi batas maritim terkait erat dengan prinsip-prinsip delimitasi batas maritim. Untuk delimitasi laut territorial, misalnya, UNCLOS 1982 mengatur dalam pasal 15 bahwa dua negara yang berhadapan atau berdampingan tidak diperkenankan mengklaim laut territorial yang melebihi garis tengah (*median line*) antara kedua negara tersebut, kecuali jika kedua negara tersebut membuat kesepakatan lain, atau karena adanya hak menurut pertimbangan sejarah atau kondisi khusus lainnya yang memungkinkan tidak diterapkannya prinsip garis tengah.

Profil HACGAM

HACGAM merupakan forum kerjasama negara-negara Asia yang bersifat sukarela (*voluntary engagement*) di bidang keamanan maritim. Awalnya HACGAM dibentuk guna berbagi informasi tentang masalah keamanan maritim (khususnya *Piracy* dan *Armed Robbery*) dengan fokus pada *Capacity Building*. Perkembangan selanjutnya, HACGAM bertujuan untuk membangun dan mengembangkan kapasitas badan-badan *Coast Guard* di Asia dan kerjasama saling menguntungkan dan menjadikan perairan kawasan yang bebas dari *Piracy* dan *Armed Robbery*, sehingga perairan kawasan menjadi aman dan nyaman bagi penggunaannya, baik untuk niaga, wisata, dan kegiatan ekonomi lainnya.

²⁴ Arsana, I made andi, 2007. *Batas maritim antarnegara: sebuah tinjauan teknis dan yuridis*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. Hal-49.

Pertemuan HACGAM merupakan upaya peningkatan kemampuan di bidang keamanan, keselamatan, perlindungan maritim dan *information sharing* dan telah bergerak kearah kerjasama konkret misalnya berupa seminar/*workshop*, *joint exercise* dan kerjasama yang saling menguntungkan antara *Coast Guard* di Asia.

Piracy dan *armed robbery* (perompakan dan perampokan bersenjata) telah menjadi permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian di kawasan Asia. Menurut data yang dirilis oleh IMB, terjadinya *Piracy* dan *armed robbery* di wilayah Asia khususnya Selat Malaka masih cukup tinggi walaupun telah terjadi penurunan dari tahun ke tahun. Namun demikian aparat keamanan dan keselamatan laut di Indonesia menjamin keamanan sepenuhnya apabila kapal-kapal asing berlayar melalui Selat Malaka tersebut, selain sudah ada bentuk kerjasama/kesepakatan antara Indonesia-Malaysia-Singapura. Apapun bentuk tindakan melawan hukum, apalagi permasalahan *piracy* dan *armed robbery* ini perlu ditangani bersama oleh negara-negara di kawasan Asia.²⁵

Sinergitas HACGAM dan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Sesuai amanat Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Peraturan Presiden RI Nomor 178 tahun 2014, dibentuk Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam menyelenggarakan tugas tersebut, Bakamla mempunyai 7 (tujuh) fungsi yang diterapkan pada wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia antara lain menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan; menyelenggarakan sistem peringatan

²⁵ www.cscap.org

dini keamanan dan keselamatan; melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum; menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait; memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait; memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia dan melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Mengingat tugas dan fungsinya tersebut, Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI diharapkan terus berperan secara nyata dan optimal dalam mendukung gagasan bangsa Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Peran strategis Bakamla tersebut pada dasarnya turut mendukung dan memperkuat 5 (lima) pilar utama agenda pembangunan Kemaritiman di tanah air, salah satunya yaitu Membangun kembali budaya maritim Indonesia.

Dalam agenda ini, Bakamla turut mendukung adanya upaya menumbuhkembangkan kesadaran dan kesepahaman bersama kepada masyarakat luas tentang besarnya potensi maritim Indonesia serta pengelolaannya, termasuk soal identitas dan kebermanfaatannya untuk masa depan bangsa Indonesia. Beberapa program yang telah dilaksanakan dan terus dioptimalkan hasil kegiatannya, antara lain mengadakan berbagai pertemuan dan acara yang memperagakan parade kapal laut (*fleet review*), seperti kegiatan *Head of Asian Coast Guard Meeting (HACGAM)*, Upaya Bakamla ini juga untuk memelihara dan meningkatkan sekaligus menggugah semangat nasionalisme dan patriotisme Indonesia, terutama di kalangan masyarakat yang tinggal di wilayah perbatasan, pulau-pulau terluar, dan terpencil.

Forum HACGAM memfasilitasi pertemuan antara Coast Guard dan Instansi Keamanan Laut Sipil dari berbagai negara, oleh karenanya keterlibatan Bakamla RI dalam forum ini dapat mendukung diplomasi maritim Indonesia yang

merupakan salah satu dari lima pilar Poros Maritim Indonesia.

Gambar Foto Bersama Peserta Kegiatan *Head of Asian Coast Guard Meeting (HACGAM)*



Sumber : www.bakamla.go.id

Diplomasi Maritim Indonesia Terhadap HACGAM dalam mewujudkan Indonesia Poros Maritim Dunia

Pertama, cara kooperatif yang dilakukan melalui diplomasi untuk mendorong kerja sama secara bilateral dengan Malaysia, Vietnam, dan Filipina serta trilateral antara Indonesia-Malaysia-Filipina. Dengan tujuan untuk menyelesaikan masalah batas maritim dan tumpang tindih ZEE yang diwujudkan melalui pertemuan teknis dan pertemuan kolaboratif dengan Malaysia dan Vietnam; menjalin konektivitas laut melalui deklarasi bersama dengan Filipina; serta menghadapi ancaman keamanan maritim bersama dengan agenda patroli bersama di wilayah perairan Indonesia-Malaysia-Filipina.

Kedua, diplomasi maritim dalam bentuk persuasif dilakukan untuk memperoleh dan meningkatkan pengakuan negara lain terhadap wibawa kedaulatan maritim Indonesia. Upayanya diwujudkan dengan menggagas kerja sama maritim di level regional EAS (*East Asia Summit*) dan ARF (ASEAN Regional Forum). Selain itu, usulan agar IUU Fishing dimasukkan sebagai kejahatan transnasional, perlunya penyusunan suatu mekanisme atau instrumen hukum guna memberantas IUU

Fishing dan kesepakatan tentang IUU Fishing menunjukkan bahwa Indonesia berusaha melakukan persuasi. Muaranya berkaitan erat dengan kepentingan Indonesia sebagai negara kepulauan yang menghadapi berbagai ancaman keamanan maritim. Sekaligus dapat dilihat sebagai upaya Indonesia untuk menegaskan kedaulatan maritimnya, integritas teritorial, identitas nasional, dan wibawa negara dalam sistem internasional.

Hal ini dapat dipahami mengingat ancaman keamanan maritim yang begitu kompleks tidak bisa dihadapi hanya dengan satu cara dan tidak bisa diatasi sendiri oleh satu negara. Karena itu, tindakan tegas negara dibutuhkan dan pada saat yang sama menuntut perlunya kolaborasi dan kerja sama berbagai aktor (baik antar negara, melalui organisasi regional/internasional, dan rezim internasional).

Dalam konteks ini, Indonesia menyadari bahwa visi PMD hanya dapat berusaha diwujudkan melalui partisipasi dan keterlibatan aktifnya untuk di forum internasional (regional) melalui bekerja sama, tetapi juga dengan tidak kehilangan kepentingan nasionalnya dan dengan tetap menunjukkan wibawa dan integritas nasionalnya.

Konektivitas Laut

Indonesia memiliki posisi geografis yang strategis antara lain berada diantara dua benua dan dua samudera, menjadi jalur pelayaran laut dunia yang penting yakni memiliki empat dari tujuh jalur pelayaran lalu lintas damai internasional yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar-Lombok dan Selat Ombai-Wetar disamping tiga lainnya yaitu Terusan Suez di Mesir, Terusan Panama serta selat Gibraltar antara Spanyol dan Maroko yang dapat menjadi modal utama kepentingan nasional dan kerja sama regional.

Letak geografis serta konfigurasi alamiah NKRI mengharuskan Indonesia

memiliki kepentingan yang sangat besar dalam masalah keamanan maritim. Hal-hal mendasar dalam kaitan ini adalah bahwa NKRI dibentuk oleh 17.448 buah pulau besar dan kecil, berbatasan dengan 10 negara tetangga dan hanya berbatasan darat dengan 3 negara, 3 jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), serta 3 buah *choke points* sebagai jalan masuk dan keluarnya kapal-kapal sebelum dapat berlayar di lautan terbuka. Koridor-koridor maritim tersebut menimbulkan tantangan keamanan mulai dari perompakan hingga sengketa perbatasan untuk Kawasan Samudra Hindia.

Pada dasarnya di era kepemimpinan Joko Widodo pada tahun 2014-2019 ini Indonesia memiliki kepentingan untuk memperbaiki *image* sebagai negara maritim dimata internasional. Menjadi negara maritim berindikasi bahwa keamanan maritim atas jalur logistik yang aman dari berbagai hambatan dengan adanya operasi keamanan laut dan kesejahteraan masyarakat pesisir yang mampu mengolah potensi kelautan secara berkelanjutan. Forum HACGAM sebagai bukti keseriusan Indonesia dalam mengamankan lautnya bersama dengan HACGAM untuk kawasan Samudera Hindia. Berikut dijelaskan kepentingan Indonesia dalam HACGAM yang berdasar pada kepentingan keamanan maritim baik bersifat konvensional yaitu menghilangkan ancaman perompakan maupun yang bersifat non konvensional seperti meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir yang mampu mengolah potensi kelautan secara berkelanjutan;²⁶

1. Kepentingan Maritime Security

Perompakan yang terjadi di Samudera Hindia dan Indonesia telah merugikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar namun tidak dapat

²⁶ *Presidential Decree of the Republic of Indonesia Number 16, Indonesian Ocean Policy, Coordinating Ministry for Maritime Affairs Republic of Indonesia, 2017.*

menjadi negara maritim karena maritim yang tidak aman. Hal tersebut merugikan karena intensitas pelayaran yang tinggi membutuhkan biaya yang besar dalam hal premi asuransi kapal dan awak kapal karena perompak tidak hanya mengambil muatan kapal namun juga menyandera dan menyakiti awak kapal. Belum lagi biaya operasional kapal yang tinggi bila harus memutar jika ingin menghindari resiko perompakan, hal tersebut menambah nilai barang karena pengiriman dan logistik yang tidak bebas.

Presiden Joko Widodo telah mengadakan rapat khusus membahas optimalisasi Badan Keamanan Laut (Bakamla), yang merupakan transformasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) menjadi *Coast Guard* sejak diundangkan dalam UU nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan. Transformasi Bakorkamla menjadi Bakamla merupakan keinginan pemerintah untuk menghindari kesalahpahaman dan tumpang tindihnya antar instansi yang menyelenggarakan patroli di laut.

2. Kepentingan *Blue Economy*

Anugerah Indonesia sebagai negara yang sangat luas dari Sabang sampai Marauke dengan berbagai macam sumber daya alam yang berlimpah serta penduduk lebih dari 257.912.394 jiwa membuat Indonesia harus bekerja keras untuk mensejahterahkan seluruh rakyatnya. Peningkatan pertumbuhan penduduk berdampak langsung terhadap meningkatnya tuntutan kebutuhan hidup, sementara potensi sumber daya alam di darat sangatlah terbatas. Hal tersebut mendorong Indonesia untuk mengalihkan alternatif potensi sumber daya alam lain yang dimiliki yaitu potensi kelautan. Sumber daya kelautan merupakan salah satu aset yang penting dan memiliki potensi besar untuk dijadikan sebagai sumber pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Jika dilihat dari aspek geografis, potensi ekonomi kelautan Indonesia sangat luas diantaranya ada 5 potensi kelautan yang dapat kita andalkan, yaitu potensi perikanan dan jasa kelautan, potensi keanekaragaman hayati, potensi wilayah pesisir, potensi pariwisata dan potensi mineral, minyak dan gas bumi.

Indonesia adalah negara maritim dengan 70% wilayahnya berupa laut namun sejak 32 tahun yang lalu kebijakan pembangunan kelautan tidak pernah mendapat perhatian yang serius dari pemerintah. Implikasi dari tidak adanya prioritas kebijakan pembangunan perikanan tersebut mengakibatkan sangat minimnya prasarana perikanan di wilayah pesisir, terjadinya abrasi wilayah pesisir dan pantai, pengerusakan ekosistem laut dan terumbu karang, serta belum optimalnya pemanfaatan sumber daya perikanan dan kelautan. Selama ini kebijakan pembangunan kelautan cenderung mengarah kepada kebijakan “produktivitas” dengan memaksimalkan hasil eksploitasi sumber daya laut tanpa ada kebijakan memadai yang mengendalikannya dampaknya. Akibatnya kebijakan tersebut mengakibatkan beberapa kerugian dalam aspek kehidupan, seperti aspek ekologi, aspek sosial ekonomi dan aspek sosial kultural.

Indonesia berkepentingan dalam kesejahteraan masyarakat pesisir yang mampu mengolah potensi kelautan secara berkelanjutan yaitu dengan menerapkan konsep *Blue Economy*. *Blue Economy* merupakan konsep pendekatan pembangunan yang mengarah pada pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat dan ramah lingkungan. Melalui prinsip *Blue Economy* peningkatan kemampuan dalam berinovasi dan kreativitas untuk menyelesaikan masalah diharapkan mampu mendorong pemanfaatan sumber daya alam secara sangat efisien. *Blue Economy* menekankan pada empat prinsip pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya

yaitu *zero waste*, menyejahterakan sosial, inovatif adaptif dan keuntungan ekonomi ganda.²⁷

Hambatan Diplomasi Maritim Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia terhadap HACGAM

Sebagai sesama negara bahari antar Negara anggota forum HACGAM, Indonesia pun mempunyai potensi yang tidak kalah dibandingkan Jepang. Bahkan Indonesia mempunyai sumber daya kelautan yang lebih luas dan beragam. Industri perikanan dan bioteknologi diperkirakan memiliki nilai ekonomi sebesar US\$ 82 miliar pertahun. Untuk kegiatan wisata bahari diperkirakan jauh lebih besar nilai ekonominya dibandingkan negara bagian Queensland yang sudah mampu meraup devisa lebih dari US\$ 3 miliar per tahun.

Realitas itu menunjukkan betapa luas potensi ekonomi kelautan Indonesia. Lebih dari itu, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menyimpan keanekaragaman hayati laut paling besar di banding negara-negara lain. Bila potensi ini dimanfaatkan secara optimal, akan dapat menunjang pembangunan ekonomi nasional secara signifikan.

Namun kenyataannya sejak beberapa tahun terakhir, Indonesia justru dihadapkan pada banyak permasalahan ekonomi. Ini menjadi tantangan pemerintah agar segera memberikan perhatian serius. Komitmen pada pengembangan ekonomi berbasis bahari bisa menjadi langkah solutif.

Eksplorasi dan eksploitasi kekayaan maritim secara optimal akan dapat mendongkrak perekonomian nasional. Dengan topangan pilar ekonomi kelautan yang kokoh, negeri ini akan kembali bangkit dan berjaya sebagaimana

²⁷ Sitohang, J, et al. 2008 Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut Cina Selatan; kepentingan Indonesia di perairan antuna dalam Ismah Rustam, Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-Cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Universitas Mataram

kerajaan-kerajaan pesisir Indonesia dahulu. Sehingga Indonesia mampu menjadi bangsa bahari yang maju dan sekaligus poros maritim dunia salah satunya melalui forum HACGAM.

Analisa Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia terhadap HACGAM

Persepsi ancaman juga dapat dikatakan mengalami pergeseran dari yang semulanya merupakan geopolitik Perang Dingin yang diiringi dengan bumbu konfrontasi, kemudian bergeser menjadi geoekonomi. Sehingga dalam batasan ini peran pemerintah menjadi lebih *outward-looking* dalam menjalankan strategi kemaritiman untuk mewujudkan visi PMD.

Visi Indonesia juga mengalami pergeseran yang semulanya mematok diri dengan klaim bahwa sebagai pemimpin ASEAN, RI menjadi garda terdepan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati posisi istimewa dalam forum regional HACGAM tersebut. Justru di era ini RI memformulasikan suatu kebijakan luar negeri ke depan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati posisi istimewa dalam forum regional tersebut.

Prioritas isu yang terakhir berkenaan dengan regionalisme maritim. Dengan mengambil posisi di HACGAM, Indonesia dapat memanfaatkan kesempatan tersebut untuk menjajaki kerja sama maritim yang lebih komprehensif sebagai wujud komitmennya untuk menjadi negara mengengah terkemuka yang menjadi kekuatan penyeimbang antara dua samudra: Hindia dan Pasifik.

Meskipun telah menjadi anggota regionalisme tersebut sejak 1997 tepatnya pada saat keanggotaan diterima oleh Indonesia, namun baru akhir-akhir ini Indonesia merasakan manfaat HACGAM. Indonesia berhasil menyepakati dengan inti bahwa isu lintas sektoral dan

penguatan institusi harus dilanjutkan. Indonesia juga telah memikirkan elemen-elemen yang dapat dimasukkan dalam HACGAM, antara lain pengembangan norma untuk kerja sama, penguatan institusi, serta identifikasi tantangan dan potensi baru yang dapat dikerjasamakan. Samudra Hindia memegang peran sangat strategis. Oleh karena itu, menjadi sangat penting artinya perhatian ke Samudra Hindia mulai harus dilakukan.

Laut adalah dasar dan wahana pembangunan "Poros Maritim Indonesia" atau mungkin lebih tepat "Jalur Maritim Indonesia" sebagai landasan budaya maritim "yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra" harus dilakukan berlandaskan kekayaan ekosistem laut Indonesia menuju pengembangan ekonomi maritim serta keamanan dan kedaulatan di laut.

Namun, membangun Indonesia maritim berarti terutama juga pengembangan ekosistem laut dengan memperhatikan keberagaman hayati, kelimpahan dan distribusi biota, serta pola mobilitas biota itu. Pengembangannya harus dilakukan dengan memperhatikan pula potensi biota laut, coastal management, dan terutama pula *waste management*. Pengabaian ekosistem laut dapat merusak isi laut Indonesia.

Potensi biota laut itu menuntut pengelolaan yang baik bagi pengembangan ekonomi maritim yang menuntut *coastal* dan *waste management* yang berkelanjutan, pengembangan potensi mineral, termasuk migas, laut untuk menyejahterakan masyarakat, dan tak hanya masyarakat pesisir. Laju pemanfaatan SDA terbarukan (seperti perikanan, mangroves, terumbu karang, dan sumber daya alam hayati laut lain) jangan melebihi kemampuan pulih dari SDA itu.

KESIMPULAN

Indonesia sebenarnya telah melakukan upaya diplomasi pada setiap permasalahan maritim namun dinamika yang dihadapi semakin kompleks. Negara tidak bisa melakukan proses diplomasi sendiri tetapi diperlukan proses komunikasi dengan aktor terkait seperti masyarakat. Untuk membangun diplomasi maritim yang modern dan inovatif perlu memperhatikan cakupan yang lebih luas. Indonesia harus lebih memahami cakupan isu yang menjadi fokus dari diplomasi maritim yakni memperhatikan kepentingan ekonomi dan budaya dalam menjalankan diplomasi maritim.

Persoalan kedaulatan wilayah seharusnya meliputi kepentingan membangun sarana untuk menghubungkan perekonomian Indonesia. Selain itu, pemberdayaan kaum nelayan dan masyarakat pesisir adalah bagian terpenting untuk mendorong kegiatan perekonomian. Melibatkan aktor non negara seperti forum HACGAM dan masyarakat sangat diperlukan untuk menumbuhkan dan mengembangkan sektor maritim.

Sementara itu, dalam meningkatkan diplomasi maritim, koordinasi antar lembaga di sektor maritim berperan penting. Indonesia harus memperkuat identitas sebagai negara maritim. Berbagai kerja sama maritim termasuk antara Indonesia dan Negara-negara di Asia dapat dikembangkan melalui jalur bilateral dan multilateral diantaranya HACGAM yang diharapkan dapat meningkatkan diplomasi antarnegara yang memerlukan keterampilan untuk menegosiasikan kepentingan nasional dengan negara lain. Banyak peluang diplomasi maritim yang bisa mengakomodir kepentingan nasional. Oleh karena itu sebagai negara kepulauan, Indonesia harus melihat laut sebagai penghubung bukan sebagai pemisah.

Membangun komunikasi dalam diplomasi maritim sangat diperlukan untuk menjalin hubungan dengan aktor-aktor yang terlibat dalam hubungan baik di sektor kemaritiman antar negara. Jalur diplomasi tumbuh menjadi alat komunikasi dan negosiasi politik yang penting untuk membela dan memperjuangkan kepentingan nasional dibidang maritim. Pemerintah terus berupaya menjaga keutuhan wilayah melalui perundingan penentuan batas maritim sepuluh negara tetangga. Poros Maritim Dunia salah satu pilarnya adalah mengedepankan diplomasi maritim. Untuk itu perlu diformulasikan diplomasi maritim yang modern dan inovatif.

Diplomasi maritim yang modern dan inovatif adalah yang mengakomodasi cakupan isu yang lebih luas dan aktor yang lebih beragam untuk membangun strategi yang kreatif dalam menghadapi kompleksitas hubungan antarnegara. Indonesia harus memperkuat basis kekuatan hubungan regional melalui hubungan bilateral, salah satunya dengan Negara-negara di Asia yang terkait isu maritim dan keamanan internasional.

Referensi Tambahan

Jurnal

Jurnal Shanti Darmastuti. 2015. Tantangan diplomasi maritim Indonesia menuju poros maritim dunia. *Jurnal UPN Veteran Jakarta*.

Jurnal Simela Victor, November 2014. Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, Info Singkat Hubungan Internasional, Vol. VI, No. 21.

Buku

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2015. *Buku Putih Pertahanan Indonesia*, (Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia).

Miere, C. L. 2014. *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*. New York: Routledge.

Mochtar Mas'ood, 1990. *Ilmu Hubungan Internasional dan Metodologi*, Jakarta : LP3S.

Newsletter "Friends of WMU Japan". 21 Desember 2012. Asian Coast Guard Meetings.

Nugraha, M. H., & Sudirman, A. 2016. *Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*. Jurnal Wacana Politik.

Website

Raba, M. (2016, Juni 10). Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Diakses melalui manggaukang.com: <https://manggaukang.com/alur-laut-kepulauan-indonesia-alki.html> pada 21 februari 2019.

U.S Energy Information Administration, 2017. World Oil Transit Chokepoints, diakses dari https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf pada 23 februari 2019.