

## UPAYA INDONESIA DALAM MEWUJUDKAN KEAMANAN MARITIM PADA MASA PEMERINTAHAN JOKO WIDODO

Tiara Mawahdah Juliawati<sup>1</sup>  
Nim. 1102045129

### *Abstract*

*As one of the largest archipelago countries in the world, Indonesia is a country with abundant sea products and has a strategic position. However, this is actually a threat to the Indonesian sea, ranging from illegal fishing, smuggling drugs and humans, pirates and terrorists. In addition, Indonesia has not been able to utilize itself as a maritime country. The election of Joko Widodo as the president of Indonesia in 2014 brings with him his idea to make Indonesia as the global maritime axis. To achieve that position, maritime security is an absolute thing. This research uses the concept of maritime security and decision makers in analyzing the efforts of Joko Widodo government in realizing maritime security. The results show that Joko Widodo Government made internal and external efforts in realizing maritime security in order to make Indonesia as a global maritime axis.*

**Keywords:** *Indonesia efforts, maritime security and Joko Widodo Government.*

### **Pendahuluan**

Sebagai salah satu negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia, Indonesia terdiri dari 17.506 pulau serta luas wilayah lebih dari 7.7 juta km<sup>2</sup>, dimana 2/3 bagiannya merupakan perairan seluas lebih dari 5.8 juta km<sup>2</sup>, dengan garis pantai sepanjang lebih dari 81.000 km<sup>2</sup>, dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) selebar 200 mil. Laut Indonesia juga kaya akan berbagai jenis hasil laut dan sumber daya alam. Dari hasil laut, Indonesia mampu memproduksi sebesar 5 juta ton/tahun dan terus meningkat dari tahun ke tahun ([www.bakosurtanal.go.id](http://www.bakosurtanal.go.id)). Selain kaya akan berbagai jenis ikan, dasar laut wilayahnya menyimpan ribuan bahan tambang. Dengan posisi yang strategis, wilayah laut Indonesia menjadi bagian dari jalur transportasi laut dunia dan juga berpotensi besar untuk pengembangan wisata bahari.

Wilayah Indonesia adalah persimpangan bagi kapal dari dunia barat yang ingin ke timur dan kapal dunia timur yang ingin ke barat. Selain itu, Indonesia juga memiliki beberapa *Choke Points* (titik perlintasan) strategis bagi jalur pelayaran dunia, seperti Selat Malaka, Selat Makasar, dan Selat Lombok ([www.tabloiddiplomasi.org](http://www.tabloiddiplomasi.org)). **Pengamanan** wilayah laut Indonesia sangat berpengaruh terhadap pengamanan wilayah darat, jika keamanan laut sudah diperkuat maka segala kegiatan ilegal akan bisa dijaga di laut sehingga tidak masuk ke wilayah daratan.

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Program S1 Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: [tiarajulia131294@gmail.com](mailto:tiarajulia131294@gmail.com)

Kondisi ini pula menjadikannya rawan akan ancaman dari pihak yang ingin mengambil keuntungan dari kekayaan laut di Indonesia. Kejahatan di laut di Indonesia antara lain adalah *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal-kapal asing. Selain itu, keamanan laut juga terganggu akibat banyaknya imigran gelap yang berasal dari negara-negara Timur Tengah dan Asia Selatan dengan tujuan Australia untuk mencari suaka politik melalui wilayah perairan Indonesia. Bersamaan dengan masuknya imigran gelap ini diikuti dengan masuknya isu lainnya seperti penyakit menular, penyelundupan barang, narkoba dan manusia, bahkan terkait dengan kelompok teroris ([www.rudenimdenpasar.imigrasi.go.id](http://www.rudenimdenpasar.imigrasi.go.id)). Isu keamanan lainnya yang mengancam keamanan maritim Indonesia adalah kasus pembajakan dan perompak. Kejahatan maritim merupakan sebuah ancaman yang sering terjadi di wilayah laut Indonesia dan mengganggu jalur transportasi laut baik dalam hal perdagangan, pelayaran maupun kegiatan eksploitasi sumber daya laut seperti penangkapan ikan. Ancaman ini meliputi pembajakan, perampokan, terorisme laut, penyelundupan barang-barang, perdagangan manusia, penangkapan ikan secara ilegal, dan kecelakaan di laut ([www.academia.edu](http://www.academia.edu)).

Perbatasan laut yang demikian luas menjadi ancaman dan tantangan yang besar pula untuk menunjukkan kemampuan dalam menangani kejahatan lintas batas dan ancaman berbasis perairan. Ancaman kejahatan maritim di Indonesia diperkirakan akan terus bertambah, seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi di perairan Indonesia. Ancaman-ancaman ini selain berdampak pada pertumbuhan ekonomi Indonesia, juga berdampak pada citra Indonesia di dunia Internasional, sehingga keamanan merupakan hal yang mutlak. Sektor maritim sangat penting dan pemerintah harus mampu melindungi serta mengelola laut wilayahnya agar dapat menjadi negara maritim yang kuat ([www.bisnisnews.id](http://www.bisnisnews.id)). Oleh karena itu, kebijakan keamanan wilayah laut menjadi salah satu fokus setiap pemerintahan Indonesia.

Pada masa Pemerintahan Soekarno, dalam Deklarasi Juanda tahun 1957, pemerintah menyatakan bahwa semua perairan di sekitar, diantara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau yang termasuk daratan, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian dari wilayah daratan Negara Kedaulatan Republik Indonesia (NKRI) dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak ([www.kemenpar.go.id](http://www.kemenpar.go.id)). Masa pemerintahan Soeharto, pembangunan lebih ditingkatkan di wilayah darat dan terpusat di Pulau Jawa, sehingga sektor maritim kurang memperoleh perhatian hal ini berakibat kepada kondisi keterbelakangan terutama pulau-pulau perbatasan, pesisir, dan terluar.

Pada masa Pemerintahan Abdurrahman Wahid, memperlihatkan perhatian kepada sektor maritim dengan membentuk Kementerian Kelautan. Presiden berikutnya, Megawati Sukarnoputri, memberikan perhatian lebih besar dengan langkahnya menjadikan Angkatan Laut RI (ALRI) sebagai kekuatan besar di kawasan, melalui pilihannya mengembangkan kekuatan marinir. Pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, pengembangan pertahanan lebih difokuskan kepada peningkatan keamanan laut melalui kekuatan TNI AL (Poltak Partogi Nainggolan, 2015:11). Pada masa Pemerintahan Jokowi lebih melihat potensi yang besar untuk menjadi poros maritim dunia.

Salah satu tujuan utama dari Pemerintahan Joko Widodo (Jokowi) adalah menjadikan Indonesia sebagai 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 ([www.presidentri.go.id](http://www.presidentri.go.id)). Untuk mewujudkan poros maritim dunia, keamanan laut adalah hal yang mutlak selain pemanfaatan letak geografis wilayahnya. Dengan latar belakang diatas, maka penelitian ini berjudul Upaya Indonesia mewujudkan keamanan maritim pada masa pemerintahan Joko Widodo.

## **Kerangka Dasar Teori dan Konsep**

### ***Konsep Keamanan Maritim***

Keamanan maritim merupakan sebagian kecil dari keamanan nasional, sehingga praktek keamanan nasional suatu negara menentukan bagaimana praktek keamanan maritim dalam kebijakan nasional. Konsep keamanan maritim berada di antara kerangka keamanan tradisional dan non-tradisional. Berdasarkan kerangka keamanan tradisional, pelanggaran terhadap keamanan maritim dianggap mengancam kedaulatan dan identitas negara, sedangkan kerangka non-tradisional pelanggaran terhadap adalah ancaman terhadap kedaulatan dan identitas negara, seperti Suku Agama, Ras dan Antar golongan (SARA), ekonomi, migrasi, lingkungan hidup, serta sumber daya (M. Nugraha dan A.Sudirman, 2016:177).

Keamanan maritim ialah pertahanan/perlindungan terhadap negara yang menjelaskan dan mengatur peran dan strategi Angkatan Laut (*Seapower*). Namun pengertian keamanan maritim semakin meluas seiring dengan meningkatnya jenis ancaman. Mayoritas ancaman yang terjadi dalam ruang lingkup keamanan maritim merupakan ancaman non-tradisional seperti terorisme maritim, separatisme, radikalisme yang berujung pada konflik komunal dengan laut sebagai medianya, kerusuhan sosial antar pengguna laut, perompakan dan pembajakan di laut, imigran ilegal, penangkapan dan pembalakan ilegal, serta penyelundupan dan pencemaran laut ([www.fkpmaritim.org](http://www.fkpmaritim.org)). Konsep Keamanan Maritim juga dapat dijelaskan dari ancaman-ancaman yang dihadapi, sebagai contoh ialah Laporan Sekretaris Jenderal PBB tahun 2008 tentang *Oceans and the Law of the Sea* membedakan 7 (tujuh) jenis ancaman:

1. *Piracy and armed robbery* (Perompakan dan perampokan bersenjata);
2. *Terrorist acts* (Tindakan-tindakan terorisme);
3. *Illicit trafficking in arms and weapons of mass destruction* (penyelundupan senjata dan senjata pemusnah massal);
4. *Illicit trafficking in narcotics* (penyelundupan obat-obatan terlarang);
5. *Smuggling and trafficking of persons by sea* (penyelundupan dan perdagangan manusia lewat laut);
6. *IUU Fishing* (usaha perikanan ilegal, tidak diatur dan tidak dilaporkan);
7. *Intentional and unlawful damage to the marine environment* (pengerusakan terhadap lingkungan laut yang disengaja) ([www.fkpmaritim.org](http://www.fkpmaritim.org)).

Keamanan Maritim merupakan tantangan bagi kegiatan terkoordinasi antar institusi di suatu negara, semakin luas definisi Keamanan Maritim semakin luar aktor/institusi yang terlibat. Hal ini termasuk koordinasi sipil-militer karena kegiatan-kegiatan terkait Keamanan Maritim sulit dipisahkan antara kegiatan sipil dan operasi militer ([www.fkpmaritim.org](http://www.fkpmaritim.org)). Kegiatan-kegiatan Keamanan Maritim pasti akan melibatkan

institusi-institusi regulator seperti Kementerian Perhubungan, Perikanan, Pertanian, Perdagangan, Penjaga Pantai, Otoritas Pelabuhan, Penjaga Perbatasan, Polisi dan Institusi Intelijen. Untuk mencapai visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, Pemerintah Jokowi wajib menempatkan bidang kemaritiman sebagai prioritas utama (www.fkpmaritim.org). Presiden Jokowi menegaskan konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sehingga agenda pembangunan akan difokuskan pada 5 (lima) pilar utama, yaitu:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia.
2. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama.
3. Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
4. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik.
5. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. (www.kemlu.go.id)

Dalam mewujudkan poros maritim terdapat beberapa tantangan, salah satunya adalah mengubah paradigma lama dalam pembangunan yang menempatkan desa sebatas pusat eksploitasi sumber daya alam. Untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antar pulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Jalan antar pulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antar pulau.

#### ***Konsep Pembuat Keputusan (The Decision Making)***

Kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh seorang aktor atau beberapa aktor berkenaan dengan suatu masalah. Menurut William Dunn Kebijakan Publik (*Public Policy*) adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah (William N. Dunn, 2003:132). Dalam proses pengambilan keputusan, pemimpin negara ataupun unit-unit politik domestik, baik individual ataupun berkelompok bertindak sebagai aktor utama pengambilan keputusan atau kebijakan tersebut.

Menurut Richard Snyder, pengertian pembuatan keputusan (*desicion making*) adalah sebagai rangkaian kegiatan yang menghasilkan pemilihan sebarang tindakan dari seperangkat alternatif tindakan secara sosial, yang dimaksudkan untuk menghasilkan keadaan khusus di masa mendatang yang dibayangkan oleh pembuat keputusan (A.A. Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2014:64).

Dalam pembuatan kebijakan publik melibatkan tiga elemen yang saling berhubungan dan terkait.

1. Pelaku kebijakan,
2. Kebijakan publik
3. Lingkungan kebijakan (A.A. Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2014:65).

Dalam upayanya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim, Pemerintahan Jokowi mengeluarkan beberapa kebijakan yang ditujukan untuk menciptakan keamanan maritim terlebih dahulu.

### **Metodologi Penelitian**

Penelitian yang digunakan adalah Deskriptif, yaitu memberikan gambaran melaluidata dan fakta-fakta yang ada tentang upaya Indonesia dalam mewujudkan keamanan maritim pada masa pemerintahan Joko Widodo. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari hasil telaah pustaka dan interpretasi dari bahan yang terdapat dalam buku-buku, dokumen, akses situs serta artikel-artikel lepas. Analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif yaitu data-data yang didapat kemudian dianalisa isinya demi mendukung permasalahan yang sedang diteliti dan data-data tersebut berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan, yaitu mengumpulkan data teori dan konsep dari perpustakaan berupa buku-buku ilmiah, buku-buku referensi dan dokumen yang ada hubungannya dengan ruang lingkup penelitian ini yang digunakan sebagai landasan pemikiran dan pembahasan serata mengumpulkan data-data dari dokumen-dokumen yang di download dari internet sebagai bahan referensi penelitian.

### **Hasil Penelitian**

Pemerintahan Joko Widodo melakukan upaya-upaya yang secara garis besar dapat digolongkan menjadi dua, yaitu upaya internal dan upaya eksternal yang meliputi pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. Penegakkan 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, dan juga melakukan kerjasama dengan berbagai negara ASEAN serta aktif dalam merupakan program-program utama dalam upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia ([www.kominfo.go.id](http://www.kominfo.go.id)).

### ***Upaya Internal***

Poros maritim dapat dipahami dalam tiga makna atau unsur. Pertama, poros maritim dapat dilihat sebagai sebuah visi atau cita-cita mengenai Indonesia yang ingin dibangun. Kedua, poros maritim juga dapat dipahami sebagai sebuah doktrin, yang memberi arahan mengenai tujuan bersama (*a sense of common purpose*). Ketiga, gagasan poros maritim Indonesia tidak berhenti pada level abstraksidan konseptualisasi ([www.dpr.go.id](http://www.dpr.go.id)).

#### ***1. Pembentukan Badan Keamanan Laut ( Bakamla)***

Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut menjadi salah satu pilar dari kebijakan maritim Indonesia. Untuk memenuhi kebutuhan Indonesia akan aparat keamanan dan keselamatan pantai, aparat keamanan dan keselamatan di kawasan pelabuhan, dan aparat penegak kedaulatan di seluruh wilayah perairan yurisdiksi nasional, dapat ditangani oleh dua institusi yaitu TNI Angkatan Laut (TNI AL) dan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Dasar pembentukan Bakamla dibentuk dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada 15 Desember 2014. Dasar pembentukan Bakamla adalah Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014. Bakamla dikoordinasikan oleh Menko bidang Politik,

Hukum, dan Keamanan (Polhukam). Sementara dalam hal pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut, Menko Polhukam berkoordinasi dengan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman ([www.dpr.go.id](http://www.dpr.go.id)).

Tugas Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugasnya itu, Bakamla menyelenggarakan fungsi antara lain melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait, dan memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia ([www.bakamla.go.id](http://www.bakamla.go.id)).

Dalam mendukung kewajiban Indonesia untuk menjamin keamanan dan keselamatan laut di wilayah ALKI, Bakamla telah membangun Stasiun Pemantauan Keamanan dan Keselamatan Laut (SPKKL) di seluruh wilayah Indonesia. Pembentukan Bakamla ini terkait dengan amanat UU Pelayaran tentang sea and coast guard. Kewenangan Bakamla meliputi melakukan pengejaran seketika, memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut dan menyinergikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia ([www.bakamla.go.id](http://www.bakamla.go.id)). Sedangkan TNI AL yang berkedudukan sebagai komponen utama pertahanan negara dan bertugas dalam penegakan kedaulatan dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam artian, TNI AL memiliki sifat yang lebih ofensif dalam mengamankan wilayah maritim Indonesia, sebaliknya Bakamla bersifat lebih defensif ([www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com)).

Meski demikian, baik TNI AL maupun Bakamla merupakan petugas keamanan yang memberikan jaminan perlindungan, kepastian hukum, keamanan laut bagi Indonesia sebagai negara maritim. Masalah keamanan dalam kebijakan kelautan menjadi unsur penting, namun masalah konektivitas juga perlu di tingkatkan. Dalam prinsip dan pilar kebijakan kelautan Indonesia berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 disebutkan bahwa pemanfaatan sumber daya laut dan sumber daya manusia yang memiliki budaya maritim sangat diperlukan. Untuk itu tata kelola pembangunan laut juga harus dibangun. Pembangunan tata kelola laut dengan meningkatkan konektivitas maritim ([www.hukumonline.com](http://www.hukumonline.com)). Konektivitas maritim akan menyatukan titik-titik pelabuhan dan dapat juga membantu proses pelaksanaan keamanan jalur laut. Ini akan berpengaruh pada terwujudnya pengembangan dan pembangunan laut Indonesia sebagai poros maritim dunia

2. *PP No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia*

Laut memiliki arti penting bagi bangsa dan negara Indonesia, yaitu laut sebagai sarana pemersatu wilayah NKRI, laut sebagai sarana transportasi dan komunikasi, laut sebagai sumber daya alam untuk pembangunan ekonomi, laut sebagai kekuatan pertahanan dan keamanan negara. Ini berarti bahwa Indonesia memiliki

kepentingan menjaga dan memelihara keamanan maritim untuk menciptakan kondisi perairan Indonesia yang aman dari ancaman pelanggaran wilayah, aman dari bahaya navigasi pelayaran, aman dari eksploitasi dan eksplorasi ilegal terhadap sumber daya alam yang menjadi potensi kelautan Indonesia dan pencemaran lingkungan hidup, serta internasional. Peninjauan kembali Kebijakan Kelautan Indonesia dilakukan oleh kementerian/Iembaga dan dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman bersama dengan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Perpres ini merupakan upaya Pemerintahan Joko Widodo untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dan dalam upaya memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat.

### 3. *Perwujudan Konsep Konektivitas Maritim*

Dalam kebijakan Kelautan, Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 juga membahas mengenai acuan masyarakat dan pelaku usaha dalam ikut serta melaksanakan pembangunan sektor kelautan untuk mewujudkan poros maritim dunia. Termasuk didalamnya adalah dengan membangun konektivitas maritim ([www.setkab.go.id](http://www.setkab.go.id)). Konektivitas maritim dinilai sebagai salah satu landasan strategis bagi terbentuknya visi Poros Maritim Dunia.

Konektivitas maritim berbicara tentang hubungan antara titik-titik simpul dalam pulau atau antar pulau yang memanfaatkan laut sebagai media utama. Berdasarkan *The Global Competitiveness Report 2013/2014* yang dibuat oleh *World Economic Forum* (WEF), peringkat infrastruktur dan konektivitas Indonesia menempati peringkat ke-61 dari 148 negara. Berdasarkan laporan tersebut, ketersediaan infrastruktur pelabuhan di Indonesia masih dianggap kurang. Hal ini menjadi salah satu penyebab tingginya biaya logistik nasional jika dibandingkan dengan negara-negara lain. Arus barang ekspor dan impor maupun antar pulau menjadi terhambat dan biaya logistik semakin membengkak. Melihat hal tersebut, pemerintah pada tahun 2015 ini akan melakukan revitalisasi 24 pelabuhan utama untuk mempertajam visi poros maritim demi tercapainya pembangunan maritim di Indonesia (Aan Kurnia, 2017:265). Untuk mewujudkan konektivitas maritim Indonesia, beberapa upaya Pemerintahan Joko Widodo adalah membangun tol laut dan infrastruktur yang mendukung perindustrian kelautan. Beberapa realisasi konektivitas maritim adalah :

#### 1. Membangun Tol Laut

Agenda besar yang dilontarkan presiden RI tersebut adalah menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Untuk mencapai target tersebut pemerintah membuat program yang disebut dengan Tol Laut. Tol Laut merupakan bagian dari poros maritim yang diterapkan pada jalur laut Indonesia yang akan menjadi hub pelayaran, perdagangan, arus keluar masuk barang dan manusia di kawasan Asia khususnya ASEAN. Tol Laut adalah konsep pembangunan *Indonesia Integrated Chain Port* yang mengembangkan dan mengoptimalkan fungsi pelabuhan di semua pulau, dengan menghubungkan tujuh kawasan pelabuhan di Indonesia dalam suatu sistem operasi yang efisien serta mengintegrasikan kawasan industri dan pelabuhan untuk menurunkan biaya logistik di darat (Aan Kurnia, 2017:266).

Tol Laut juga dapat mengintegrasikan kepulauan-kepulauan Indonesia, sehingga konektivitas antar pelabuhan besar di Indonesia dapat terhubung dengan jadwal kapal barang atau penumpang yang terjadwal. Dengan demikian biaya logistik akan turun dengan sendirinya. Melalui konektivitas maritim, diharapkan dapat mengurangi disparitas wilayah antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Tol Laut menjadi salah satu konsep penting pengembangan transportasi laut untuk Indonesia yang merupakan negara kepulauan atau negara maritim. Konsep Tol Laut diharapkan dapat mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien (Aan Kurnia, 2017:266).

## 2. Membangun Insfrastruktur

Yang dimaksud dengan pembangunan infrastruktur ini adalah (i) pembangunan atau revitalisasi pelabuhan-pelabuhan yang sudah ada; (ii) pembangunan power plant; (iii) pembangunan fasilitas pelabuhan; (iv) pembangunan jalan dari pusat-pusat industri ke pelabuhan. Di samping itu yang tak kalah penting adalah pembangunan kawasan industri baru.

Akses jalan dari pusat-pusat industri ke pelabuhan harus dibuatkan jalan tol khusus untuk transportasi ke pelabuhan. Apalagi pelabuhan-pelabuhan *hubyang* ada di Indonesia umumnya peninggalan Belanda yang lokasinya berada di pusat kota. Jalan menuju ke pelabuhan dari pusat-pusat industri yang melewati pusat kota mulai macet, sehingga meningkatkan biaya transportasi. Di samping pelabuhan, pemerintah pun harus mempersiapkan infrastruktur, seperti pembangunan pembangkit listrik. Untuk kepentingan tersebut, saat ini pemerintah sedang membangun pembangkit listrik dengan kapasitas 35.000 MW sampai tahun 2019. Pembangunan pembangkit listrik tersebut dalam rangka mengantisipasi kebutuhan listrik nasional (Aan Kurnia, 2017:267).

Dengan terbentuknya konektivitas maritim di Indonesia, sangat diharapkan akan membantu mewujudkan stabilitas keamanan maritim, diperlukan strategi untuk menghadapi segala bentuk gangguan dan ancaman di laut, dengan mengerahkan kekuatan dan kemampuan dari berbagai instansi yang berwenang menegakkan hukum di laut. Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan hal yang pokok, agar laut aman digunakan dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktifitas pengguna laut (Aan Kurnia, 2017:268).

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 telah menjadi sumber pembangunan infrastruktur kemaritiman Indonesia. Dimulai dari pengamanan laut yang juga di dukung oleh Bakamla dan TNI Laut serta Institusi lainnya hingga membangun konektivitas. Laporan pada tahun 2017 menunjukkan bahwa kehadiran Tol Laut yang merupakan konsep pengangkutan logistik dengan kapal laut telah berhasil menurunkan harga bahan pokok di beberapa daerah wilayah timur Indonesia. Sesuai dengan salah satu misi dan visi Tol Laut yakni bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Nusantara (Aan Kurnia, 2017:269). Dengan adanya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang hingga ke pelosok. Selain itu, keamanan wilayah laut

juga dengan mudah dapat terpantau berkat konektivitas maritim dari Barat hingga Timur data terwujud.

### ***Upaya Eksternal***

Bagi publik, ada tiga hal yang perlu dipahami terkait dengan visi poros maritim. Pertama, mewujudkan poros maritim tidak mungkin dilakukan dalam lima tahun masa pemerintahan. Kedua, mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim tidak dapat dibebankan pada satu kementerian saja, bahkan hanya di ranah eksekutif yang dipimpin presiden dan wakil presiden. Ketiga, pemerintahan pada saat ini yang ditangani Jokowi-JK harus mampu menjadikan visi poros maritim sebagai visi Indonesia, bukan sekadar visi pemerintahan (<https://bphn.go.id>).

Generasi muda harus diekspos dengan masalah kemaritiman sejak dini melalui pendidikan. Dengan demikian, akan ada *sense of ownership* untuk menjadikan Indonesia negara maritim. Setelah melakukan upaya internal seperti pembangunan konektivitas dan peningkatan fungsi pertahanan militer, Pemerintah Joko Widodo juga melakukan upaya eksternal.

#### ***I. Memperkuat Upaya Diplomasi Maritim***

Diplomasi maritim adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017, salah satu pilar dari kebijakan kelautan Indonesia adalah diplomasi maritim. Melalui diplomasi maritim, Indonesia bisa memperjuangkan kepentingan nasional di bidang maritim, termasuk isu strategis yang termasuk di dalamnya. Isu-isu maritim tidak hanya yang bersifat tradisional seperti masalah perbatasan dan keamanan namun sudah berkembang isu modern seperti pengelolaan sumber daya kelautan sampai ke manajemen perikanan (<https://bphn.go.id>).

Diplomasi maritim Indonesia harus dikonsentrasikan dan ditujukan untuk kepentingan dalam negeri dan antar negara. Penjabaran diplomasi maritim, khususnya untuk kepentingan dalam negeri, digunakan sebagai motor penggerak revolusi mental kemaritiman sehingga *land based oriented* (orientasi daratan) mampu diubah dan diarahkan menjadi *maritime based oriented* (orientasi maritim). Pada tataran lintas negara, diplomasi maritim diwujudkan melalui penguatan *bargaining position* pada zona-zona maritim baik di dalam maupun di luar yurisdiksi nasional. Pada sisi ini, Indonesia harus memiliki dan mengembangkan kemampuan bernegosiasi dan kesanggupan mengajak mitra-mitra Indonesia untuk bekerja pada bidang kelautan. (<http://harian.analisadaily.com>)

Diplomasi maritim dikategorikan menjadi tiga yaitu *cooperative maritime diplomacy*, *persuasive maritime diplomacy*, dan *coercive maritime diplomacy*, dimana aktor utamanya ialah *maritime forces* dan pemerintah. Diplomasi maritim merupakan kunci untuk melakukan dialog sebagai upaya dalam mengamankan perbatasan dan potensi konflik. Hingga saat ini kondisi pendataan batas laut Indonesia adalah : (1) Laut teritorial yang belum diselesaikan sekitar 44% (2) Batas Zona Eksklusif [ZEE] masih menjadi pekerjaan rumah sekitar 54% dan (3) Landas kontinen belum dilakukan sekitar 70% wilayah. Berdasarkan Fenomena

itu, masih banyak persoalan-persoalan yang berhubungan dengan kemaritiman yang belum terselesaikan mengenai batas laut Indonesia ([www.cnnindonesia.com](http://www.cnnindonesia.com)).

Kedaulatan NKRI bagi pemerintah Indonesia merupakan harga mati. Ini merupakan komitmen bersama untuk menjaga Republik yang kita cinta ini. Tapi dalam menjaga kedaulatan itu, pemerintah mengambil langkah-langkah strategis dengan jalan melakukan diplomasi dengan sejumlah pihak yang terkait, terutama dengan pihak yang memiliki potensi konflik, sehingga persoalan kedaulatan bangsa ini dapat terjaga. Ada beberapa langkah yang diambil pemerintah untuk mengatasi potensi konflik, yaitu :

1. Percepatan penilaian pendataan batas laut, koordinat pulau dan penamaan pulau (toponimi). Langkah ini perlu segera dilakukan oleh lembaga-lembaga seperti: BPPT, LIPI, Pusidros TNI AL, Kemen ESDM, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kemendagri serta Badan Informasi Geospasial.
2. Pendaftaran (submission) klaim yurisdiksi di pulau-pulau ke PBB oleh Kementerian Luar Negeri.
3. Peningkatan kegiatan survey termasuk untuk mengidentifikasi lokasi strategis pulau-pulau kecil terdepan yang selain berpotensi ekonomi juga sangat strategis untuk dijadikan titik-titik luar pertahanan dan keamanan negara kepulauan Indonesia.
4. Memfungsikan pulau terluar sebagai pusat pertahanan minimal akan sangat bermanfaat untuk menjaga kedaulatan negara dan mendukung peran aktif negara pada waktu perlu menjalankan langkah aktif Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (Aan Kurnia, 2017:279).

Dalam mengelola hubungan diplomatiknya terkait permasalahan *illegal fishing*, pemerintah Indonesia memanfaatkan instrumen diplomasi maritim. Masalah *illegal fishing* adalah salah satu ancaman terbesar kelautan Indonesia. Diplomasi maritim diimplementasikan melalui mekanisme forum di tingkat bilateral, regional maupun global. Dalam tingkat bilateral, diplomasi batas maritim dengan Malaysia dan Vietnam dilakukan untuk menetapkan batas ZEE kedua negara dengan Indonesia juga menjadi strategi penting yang harus diprioritaskan oleh pemerintah untuk memperkuat posisi dan klaim ZEEI di perairan Kepulauan Natuna. Sehingga kerjasama antar negara dalam memanggulangi *illegal fishing* dapat ditingkatkan (Aan Kurnia, 2017:281).

Dalam lingkup kerja sama regional ASEAN+China juga dapat menjadi wadah penting Indonesia dalam mencapai kepentingan keamanan maritimnya, yakni menciptakan stabilitas kawasan. Indonesia dapat menjadikan forum ini sebagai media diplomasi maritim dalam membahas isu IUU Fishing dan terutama membahas mengenai pembentukan *code of conduct* (CoC) yang akan dijadikan norma berperilaku di kawasan. Dengan demikian CoC dapat dikatakan sebagai salah satu capaian diplomasi maritim Indonesia sebagai upaya menciptakan stabilitas keamanan dan perdamaian kawasan guna mendukung terwujudnya poros maritim dunia.

2. *Meningkatkan kerjasama dengan ASEAN, IORA dan IOM*

2.1. *ASEAN Maritime Forum*

Sebagai bagian dari negara ASEAN, Indonesia memainkan peran yang cukup penting di kawasan ini. Dengan posisi silang dan laut yang terbuka, ancaman-ancaman yang dihadapi oleh laut Indonesia tidak terlepas dengan ancaman yang ada di Asia Tenggara. Perairan Asia Tenggara yang kaya akan sumber daya perikanan, terutama di perairan Indonesia juga menjadi daya tarik tersendiri bagi pihak-pihak tertentu, termasuk asing, untuk melakukan penangkapan ikan secara ilegal (Aan Kurnia, 2017:288).

Aktivitas penyelundupan, baik barang maupun orang, yang dilakukan melalui jalur laut sudah tentu juga menjadi persoalan serius bagi keamanan maritim Indonesia. Permasalahan lingkungan juga menjadi isu penting yang perlu diperhatikan mengingat kondisi lingkungan hidup, termasuk di laut, dari hari ke hari semakin menunjukkan penurunan kualitas yang cukup signifikan. Untuk itu, Indonesia aktif dalam melakukan kerjasama dengan negara-negara ASEAN lainnya dalam upaya menjaga keamanan laut di kawasan, terutama di Indonesia. Indonesia merupakan salah satu promotor pemajuan pembahasan dan kerja sama maritim di kawasan melalui berbagai mekanisme kerja sama di ASEAN, termasuk melalui *ASEAN Maritime Forum (AMF)* dan *Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF)* ([www.kumparan.com](http://www.kumparan.com)).

Permasalahan lingkungan juga menjadi isu penting yang perlu diperhatikan mengingat kondisi lingkungan hidup, termasuk di laut, dari hari ke hari semakin menunjukkan penurunan kualitas yang cukup signifikan. Untuk itu, Indonesia aktif dalam melakukan kerjasama dengan negara-negara ASEAN lainnya dalam upaya menjaga keamanan laut di kawasan, terutama di Indonesia. Indonesia merupakan salah satu promotor pemajuan pembahasan dan kerja sama maritim di kawasan melalui berbagai mekanisme kerja sama di ASEAN, termasuk melalui *ASEAN Maritime Forum (AMF)* dan *Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF)* ([www.kumparan.com](http://www.kumparan.com)).

2.2. *Indian Ocean Rim Association*

*Indian Ocean Rim Association (IORA)* adalah pelopor dan satu-satunya organisasi regional di wilayah Samudera Hindia. Samudera Hindia berperan strategis terutama untuk ekonomi dunia dimana terhubungannya perdagangan internasional dari Asia ke Eropa dan sebaliknya. Dasar dalam pengembangan kerja sama yang saling menguntungkan melalui pendekatan konsensus antar negara anggota. IORA berdiri berdasarkan pada pilar-pilar ekonomi, keamanan dan keselamatan maritim, dan pendidikan serta kebudayaan. Prioritas kerja sama dalam IORA adalah: (i) Keselamatan dan Keamanan Maritim; (ii) Fasilitasi Perdagangan; (iii) Manajemen Perikanan; (iv) Manajemen Risiko Bencana Alam; (v) Kerja Sama Akademis dan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi; (vi) Pertukaran Kebudayaan dan Pariwisata. ([www.kemlu.go.id](http://www.kemlu.go.id)).

Indonesia adalah satu-satunya ketua IORA yang menetapkan tema selama masa kepengurusannya, yaitu "*Strengthening Maritime Cooperation in a Peaceful and Stable Indian Ocean*". Gagasan dan prakarsa strategis Indonesia pada masa keketuaannya yang telah disetujui: (i) membentuk IORA *Concord* sebagai *outcome* strategis 20 tahun IORA; dan (ii) penyelenggaraan KTT IORA (*one-off*) pada Maret 2017. Dalam kapasitasnya tersebut, Indonesia menetapkan prioritas untuk memperkuat regionalisme di kawasan Samudera Hindia melalui pembentukan IORA *Concord*, untuk mewujudkan gagasan Poros Maritim Dunia, memajukan kerja sama IORA dan isu lintas sektoral dan melanjutkan penguatan institusi([www.kemlu.go.id](http://www.kemlu.go.id)).

Turut mengamankan wilayah perairan regional seperti di ASEAN dan IORA merupakan tantangan tersendiri bagi Indonesia. Menyadari posisi geografi yang terbuka dan strategis, Pemerintah Indonesia dari waktu ke waktu berupaya untuk menjaga keamanan perairannya. Namun pada masa Pemerintahan Joko Widodo, upaya untuk mewujudkan keamanan perairan Indonesia semakin diperkuat dengan tujuan untuk menjadi poros maritim dunia. Dengan menggunakan diplomasi maritim, Indonesia sangat aktif untuk mendorong kerjasama regional, ASEAN dan IORA dalam menjaga keamanan laut regional.

### 2.3. *International Organization for Migration*

*International Organization for Migration* (IOM) merupakan organisasi antar-pemerintah terkemuka dalam bidang migrasi yang bekerja erat dengan mitra pemerintah, organisasi antar pemerintah, dan non pemerintah. IOM bertujuan untuk mempromosikan migrasi yang tertib dan manusiawi yang menguntungkan semua pihak, dengan cara memberikan layanan jasa dan nasihat bagi negara dan bagi para migran ([www.indonesia.iom.int/id](http://www.indonesia.iom.int/id)).

IOM bekerja untuk mendorong praktik migrasi yang tertib dan manusiawi, mempromosikan kerjasama internasional dalam isu migrasi, membantu menemukan solusi praktis terhadap isu migrasi dan menyediakan bantuan kemanusiaan bagi kelompok yang membutuhkan, termasuk bagi pengungsi dan pengungsi internal. Kasus kejahatan transnasional semakin mengancam keamanan perairan Indonesia. Tidak hanya kapal ilegal yang mengambil sumber daya laut Indonesia, tetapi juga membawa jenis kejahatan lainnya seperti penyelundupan narkoba dan barang ilegal serta masuknya pekerja asing *non skill* ke Indonesia.

Kasus kejahatan transnasional semakin mengancam keamanan perairan Indonesia. Tidak hanya kapal ilegal yang mengambil sumber daya laut Indonesia, tetapi juga membawa jenis kejahatan lainnya seperti penyelundupan narkoba dan barang ilegal serta masuknya pekerja asing *non skill* ke Indonesia. Pada tahun 2015, IOM Indonesia bekerja erat dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kepolisian Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Imigrasi, dan instansi pemerintahan lainnya untuk mengatasi permasalahan pemulangan nelayan asing dan praktek perbudakan

di desa nelayan, terutama di wilayah Timur Indonesia. Berdasarkan data yang di dapat oleh IOM, sebanyak 109 dari 382 ABK asing berkebangsaan Myanmar masih tertahan di Ambon karena belum mendapatkan pembayaran gaji dari perusahaan (Laporan IOM,2016: 7).

Upaya pemerintah Indonesia mengelola perdagangan dan kegiatan lain yang berhubungan dengan keamanan dan penegakan hukum di laut lepas menjadi salah satu agenda Presiden Joko Widodo. Hal tersebut adalah bagian utama poros maritim yang merupakan warisan dan masa depan bangsa. Memperat kerjasama dengan IOM menjadi salah satu upaya Pemerintahan Joko Widodo untuk mengelola keamanan maritim di Indonesia (Laporan IOM,2016: 3).

Dengan semua potensi dan hambatan, Poros Maritim Dunia adalah cita-cita yang ingin diwujudkan oleh Indonesia. Visi dan Misi Indonesia yang tertuang dalam Nawacita menyebutkan bahwa poros maritim akan terwujud dengan memanfaatkan kemaritiman dalam berbagai sektor. Hal inilah yang belum dapat dimaksimalkan pelaksanaannya pada masa pemerintahan sebelum Joko Widodo. Untuk itu, keamanan maritim adalah hal yang mutlak. Selain keamanan maritim, kebijakan pemerintahan Joko Widodo dalam mendukung tercapainya poros maritim juga perlu dilakukan. Beberapa diantaranya adalah membangun konektivitas dan memaksimalkan diplomasi maritim. Dengan upaya dalam berbagai sektor yang saling terkait dan pihak-pihak yang saling bekerjasama, maka poros maritim dunia dapat diwujudkan.

### **Kesimpulan**

Salah satu tujuan utama dari Pemerintahan Joko Widodo adalah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Untuk mewujudkan poros maritim dunia, keamanan maritim adalah hal yang mutlak.

Upaya yang dilakukan oleh Pemerintahan Joko Widodo dalam mewujudkan keamanan maritim dapat digolongkan menjadi dua, yaitu upaya internal dan upaya eksternal.

#### 1. Upaya Internal, antara lain

- 1) PP No. 16 Tahun 2017 tentang kebijakan kelautan Indonesia. Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.
- 2) Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Dasar pembentukan Bakamla adalah Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014. Tugas Bakamla adalah melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Bersama dengan TNI AL, Bakamla menjadi institusi keamanan laut Indonesia.

- 3) Perwujudan Konsep Konektivitas Maritim. Beberapa hal untuk mewujudkan konektivitas maritim Indonesia adalah membangun Tol Laut dan infrastruktur yang dapat menopang industri laut.
2. Upaya Eksternal
    - 1) Memperkuat Peran Diplomasi Maritim. Diplomasi maritim adalah negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan.
    - 2) Berperan aktif di ASEAN dan IORA serta IOM. Peran Aktif Indonesia di ASEAN dan IORA serta IOM menunjukkan keseriusan Pemerintahan Joko Widodo untuk turut mengamankan wilayah perairan regional yang juga berimbas kepada keamanan maritim Indonesia. Jika keamanan maritim dapat diwujudkan maka posisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia juga akan terwujud.

#### **Daftar Pustaka**

##### ***Buku***

DPR RI, *Mewujudkan Agenda Prioritas Nawacita*, diterbitkan oleh P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika, Cetakan Pertama.

Kurnia, Laksamana Muda TNI Aan S.Sos, *“Facing World Maritime Fulcrum: Between Threats and Opportunisties”*, 2017, Petro Energi, Jakarta.

Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa dan Kejahatan Perikanan dalam Industri Perikanan di Indonesia, Laporan IOM, Kementerian Kelautan Indonesia dan Coventry University tahun 2016, Jakarta.

Oktavian, Amaruli dan Bayu Yulianto, *Budaya, Identitas & Masalah Keamanan Maritim*. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia, 2014.

##### ***Jurnal***

Muhammad Harry Riana Nugraha dan Arfin Sudirman, *Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*, Jurnal Wacana Politik, Vol I, No. 2, Oktober 2016, Hal. 177-178.

Poltak Partogi Nainggolan, “Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya” *Politica*, Vol. 6, No. 2, Agustus 2015, tersedia dalam <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/politica/article/view/312/246>, diakses pada tanggal 11 Maret 2017.

Richarunia Wenny Ikhtiari, *Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menanggulangi Ancaman Non-Traditional Security, Studi Kasus: Illegal Fishing Periode Tahun 2005-2010*, Tesis, Prodi Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Indonesia, 2011, hal. 3-4.

Shanti Dewi Kartika, “*Keamanan Maritim dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum*”, Jurnal Hukum Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi Sekretariat Jenderal DPR RI, tersedia dalam <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt547f2fca0e249/penegakan-hukum-di-laut-masih-memiliki-hambatan>, diakses pada tanggal 4 April 2018.

**Artikel Internet**

*Diplomasi Maritim*, tersedia dalam

<http://harian.analisadaily.com/opini/news/diplomasi-maritim/499298/2018/02/05>, diakses pada tanggal 3 Mei 2018.

<http://www.kemlu.go.id/Pages/IIssueDisplay.aspx?IDP=29&l=id>, diakses pada tanggal 15 Oktober 2017.

*Indian Ocean Rim Association*, tersedia dalam

<https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/IORA.aspx>, diakses pada tanggal 8 Maret 2018.

IOM, tersedia dalam <https://indonesia.iom.int/id/iom-seluruh-dunia>, diakses pada tanggal 22 Mei 2018.

*Kemenko Maritim ingatkan AIPA Ancaman Sampah Laut*” tersedia dalam <https://www.antaraneews.com/berita/641163/kemenko-maritim-ingatkan-aipa-ancaman-sampah-laut>, diakses pada tanggal 27 April 2018.

*Menangkal Narkoba dari Jalur Laut*”, tersedia dalam <http://www.mediaindonesia.com/read/detail/80945-slug-do37r6>, diakses pada tanggal 28 April 2018.

Robert Mangindaan, *Indonesia dan Keamanan Maritim: Apa Arti Pentingnya?*, tersedia dalam <http://www.fkpmaritim.org/indonesia-dan-keamanan-maritim-apa-arti-pentingnya/>, diakses pada tanggal 6 Januari 2017.

Rokhmin Dahuri “*Membangun Indonesia sebagai Negara Maritim yang Maju, Adil-Makmur, Kuat dan Berdaulat*” tersedia dalam [https://www.kompasiana.com/rokhmin/membangun-indonesia-sebagai-negara-maritim-yang-maju-adil-makmur-kuat-dan-berdaulat\\_54f9781ba33311d0668b46b5](https://www.kompasiana.com/rokhmin/membangun-indonesia-sebagai-negara-maritim-yang-maju-adil-makmur-kuat-dan-berdaulat_54f9781ba33311d0668b46b5), diakses pada tanggal 10 Februari 2018.

“*Satpolair Patroli di Alur Laut Kepulauan Indonesia*”, tersedia dalam <http://www.ditpolairpoldasulbar.com/2017/03/30/satpolair-polres-mamuju-patroli-di-alur-laut-kepulauan-indonesia-alki-ll/>, diakses pada tanggal 27 April 2018.

“*Semua Jalur Laut Inonesia Rawan Penyelundupan Narkoba*” tersedia dalam <https://nasional.sindonews.com/read/1284158/13/semua-jalur-laut-indonesia-rawan-penyelundupan-narkoba-1519265997>, diakses pada tanggal 1 Maret 2018

Tanty S. Reinhart Thamrin, *Kedaulatan Laut dan Konsep Poros Maritim*, tersedia dalam [https://www.academia.edu/11917693/KEDAULATAN\\_LAUT\\_DAN\\_KONSEP\\_POROS\\_MARITIM](https://www.academia.edu/11917693/KEDAULATAN_LAUT_DAN_KONSEP_POROS_MARITIM), diakses pada tanggal 30 Januari 2017.

“*Visi Nawacita dalam Politik Luar Negeri Indonesia*”, tersedia dalam <http://presidenri.go.id/program-prioritas-2/visi-nawacita-dalam-politik-luar-negeri-indonesia.html>, diakses pada tanggal 16 Desember 2017.