

BAB 4

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Penelitian

4.1.1. Geografi dan Geopolitik Samudera Hindia



Gambar 4.1 Tujuh dari sembilan choke-points dunia yang berada di kawasan Samudera Hindia.
Sumber: Stimson 2012

Samudra Hindia adalah samudera yang dikenal sebagai "*active ocean*" dirasakan banyak pihak sebagai pusat gravitasi di dunia strategis. Ahli strategi maritim A.T. Mahan pun mengungkapkan: "*Siapa pun yang mengendalikan Samudera Hindia akan mendominasi Asia, takdir dunia akan diputuskan di perairannya,*" terutama dalam konteks kekuatan negara dalam upaya mendapatkan pengaruh maritim di wilayah perairan tersebut. Samudra Hindia menjadi ladang kegiatan perdagangan yang luas, transfer energi dunia, hingga kegiatan politik hegemoni bermain pula di dalamnya.

Jutaan barel minyak dunia per hari melewati titik-titik tersebut (*choke-points*) menuju negara-negara importir minyak. Samudera Hindia memiliki peran penting sebagai stabilisator sekaligus indikator keamanan maritim regional, selain sebagai penjaga distribusi energi dunia yang apabila terganggu di jalur perairannya akan berpengaruh pada hal-hal yang lebih besar (Sidjabat dan Putri, 2016:322).

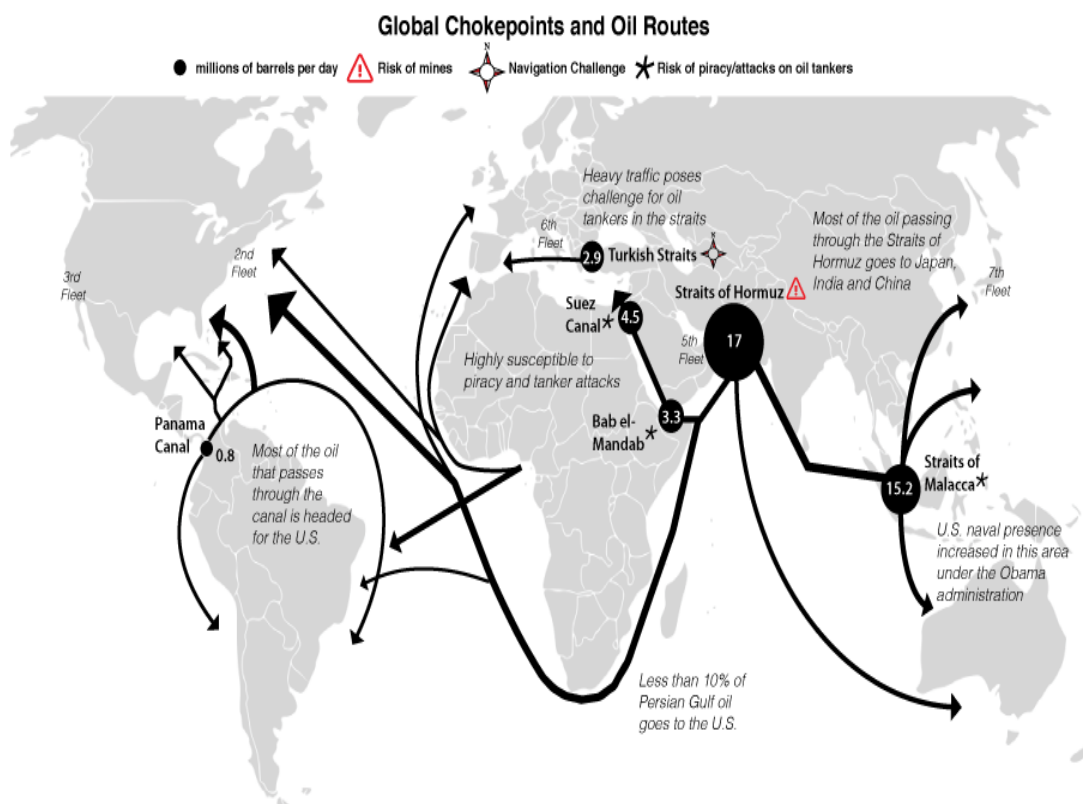
Tak terelakkan ancaman dari pembajakan, terorisme dan kejahatan transnasional di negara lain. Wilayah ini menjadi lahan geostrategis karena adanya interaksi antar negara pantai dalam bentuk kerjasama maupun bukan, yang di sisi lain menekankan untuk dibentunya arsitektur keamanan regional secara keseluruhan oleh negara-negara pantai.

Forum multilateral, seperti IORA yang dibentuk pada bulan Maret 1997, memiliki agenda kepentingan ekonomi dan saat ini tengah merambah isu prioritas lain diantaranya isu keamanan maritim dirasa belum memiliki peran yang signifikan. Nasib berbagai kelompok regional atau sub-regional selama ini memilih untuk mengadakan kegiatan secara mini-multilateral karena melihat IORA belum cukup matang untuk menjalankan kepentingan mereka.

Keunikan kawasan Samudera Hindia diwarnai dengan fakta-fakta unik tentang negara pantai yang mengelilinginya. Walaupun berbagi ruang maritim (samudera) yang sama, kawasan Samudera Hindia memiliki keragaman dan perbedaan yang unik dalam lingkup politik, budaya, ekonomi, dan lingkungan. Permasalahan mutlak lainnya adalah kenyataan bahwa Samudra Hindia dikelilingi oleh beberapa negara termiskin (*Less Developed Country* atau LDC) dan paling bermasalah di dunia. Samudera Hindia juga memiliki nilai positif bagi pelayaran dunia sebab memfasilitasi tujuh *choke-points* yang strategis untuk jalur perdagangan dunia. Samudera Hindia mencakup 20% perairan bumi dan menempati peringkat ketiga terbesar di dunia. Wilayah Samudra Hindia terdiri dari 38 negara pantai, 24 wilayah laut dan 17 negara yang terkurung daratan. Ini adalah

rumah bagi 1/3 populasi dunia dan ekonomi dengan pertumbuhan tercepat di dunia hidup berdampingan dengan beberapa orang termiskin.

Nilai strategis yang dimiliki Samudera Hindia membuat kehadiran kekuatan hegemoni di kawasan ini tidak terelakkan. Bangkitnya Cina dan India sebagai kekuatan global menjadikan kawasan Samudera Hindia semakin dianggap memiliki posisi penting dalam segi geopolitik dan geostrategis. Ditambah dengan kepentingan kekuatan global-regional seperti Amerika, negara-negara Uni Eropa, serta Jepang dan Cina juga memiliki kepentingan geopolitik terhadap kawasan ini terutama dalam kepentingan pengaruh politik dan perekonomian (Michel dan Sticklor, 2012:11). Banyaknya kepentingan yang dibawa oleh banyak aktor ini di sisi lain juga dapat memicu terjadinya sengketa hingga menimbulkan ancaman terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia.



Gambar 4.2 Sea Lanes of Communication di Samudera Hindia

Samudera Hindia dibatasi di oleh Asia di sebelah utara, oleh Afrika di barat, dan oleh Indonesia dan Australia di sebelah timur menjadikan kawasan ini memiliki lingkup kawasan yang sangat luas dan strategis. Cina dengan mega proyek *One Belt One Road* (OBOR) telah meningkatkan cangkupannya ke wilayah Samudera Hindia dengan membawa misi keamanan dan perdagangan energi regional.

Dapat dilihat pada peta di atas, Teluk Persia yang dikelilingi negara-negara Timur Tengah penghasil minyak dunia seperti Arab Saudi, Uni Emirat Arab (UAE), Iraq, Qatar, dan Iran berhadapan secara langsung dengan Samudera Hindia. Teluk Persia menjadi perairan dimana sebagian besar minyak dunia yang akan berlayar ke seluruh dunia berasal. Selain adanya Teluk Persia, Samudera Hindia juga memiliki beberapa *choke-point* terbesar dari jalur-jalur pelayaran minyak dunia. Setiap harinya, jutaan barel minyak dunia melewati titik-titik tersebut menuju Benua Eropa, Benua Amerika dan Asia. Dapat ditarik kesimpulan bahwa distribusi energi dunia sebetulnya bergantung penuh pada stabil atau tidaknya perairan di Samudera Hindia ini.

Salah dua dari *choke-points* di kawasan ini adalah Selat Hormuz dan Selat Malaka; Selat Hormuz sebagai salah satu *choke-point* di kawasan ini merupakan penghubung langsung antara Teluk Persia dengan lautan lepas, kapal-kapal tanker pembawa minyak harus melewati selat ini untuk mencapai Samudera Hindia. 88% minyak yang berasal dari Teluk Persia atau hampir 35% minyak dunia yang didistribusikan melalui laut, harus melewati selat ini. Pada hari biasa, terdapat 3.000 kapal yang lalu-lalang melewati Selat Hormuz, termasuk kapal nelayan dan kapal tanker, dan terdapat sekitar 17 juta barel minyak yang melalui jalur ini. Dapat dibayangkan apabila selat ini terganggu atau tertutup, maka harga minyak dunia akan naik secara dramatis karena tidak adanya pasokan dari daerah Teluk Persia.

Ada juga Selat Malaka yang terletak di sekitar kawasan Indonesia yang berbatasan langsung dengan Indonesia, Malaysia, dan Singapura

menjadi salah satu titik krusial pada jalur pelayaran minyak, karena jalur ini yang menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut Cina Selatan dan Samudera Pasifik. Terdapat sekitar 15 barel minyak dunia yang melewati daerah ini setiap harinya, membuat Selat Malaka sebagai choke-point terpenting kedua di dunia. Selain itu, Selat Malaka menjadi penting karena permintaan minyak dari daerah Asia Pasifik diperkirakan akan meningkat sekitar 2.8%, lebih besar dari peningkatan permintaan minyak dunia yang hanya 1.7%.

4.1.2. IORA dan Isu Prioritas Keamanan Maritim Samudera Hindia

Samudera Hindia memiliki sebuah organisasi regional yang memiliki 21 negara anggota yang merupakan negara pantai di kawasan ini. Organisasi yang bernama *Indian Ocean Rim Association* atau IORA merupakan organisasi regional kawasan Samudera Hindia yang pada pembentukannya di tahun 1997 (dengan nama awal *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* atau IOR-ARC). IORA merupakan organisasi intergovernmental yang berkedudukan di Kota Ebene Cyber, Mauritius.

IORA adalah forum regional yang merangkul instrumen pemerintahan, bisnis, dan akademis dalam berjalannya organisasi. IORA memiliki tiga tujuan utama dalam organisasinya, yaitu untuk mendukung pertumbuhan dan perkembangan berkelanjutan negara anggotanya, kerjasama ekonomi, dan liberalisasi. Di samping itu, IORA menggagas enam fokus area prioritas atas kinerja organisasi yang meliputi keamanan maritim, fasilitas perdagangan dan investasi, manajemen perikanan, reduksi resiko bencana, kerjasama akademik, serta pertukaran promosi pariwisata dan budaya. Pada awal pembentukannya IORA digagas oleh India dan Afrika Selatan dan memiliki anggota awal Australia, Indonesia, Madagaskar, Malaysia, Mauritius, Mozambik, Sri Lanka, Tanzania, dan Yaman; saat ini IORA memiliki 21 negara anggota, tujuh mitra dialog (Amerika Serikat, Cina, Inggris, Mesir, Perancis, Jerman, dan Jepang),

serta *the Indian Ocean Tourism Organization* dan *the Indian Ocean Research Group* sebagai observer.

Seperti yang disampaikan di Portal Resmi Kementerian Luar Negeri RI dalam laman Kerjasama Regional IORA, pada awal berdirinya organisasi ini memiliki visi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan seimbang bagi seluruh negara anggota dan menciptakan landasan yang kuat bagi kerja sama ekonomi regional melalui upaya-upaya fasilitasi perdagangan dan menghilangkan hambatan-hambatan perdagangan. IORA merupakan pelopor dan satu-satunya organisasi regional di kawasan Samudera Hindia yang memiliki nilai strategis dalam pertumbuhan ekonomi dunia.

Pada Maret 2017 terlahirlah *outcome* dari IORA *Summit* berupa dokumen IORA *Concord* (*Jakarta Concord*) yang tercatat dalam poin objektif 16.A bahwa IORA berkomitmen untuk menjaga keamanan maritim kawasan Samudera Hindia. Dokumen ini dapat dikatakan sebagai langkah yang sangat tepat bagi IORA, walau juga sangat terlambat melihat umur IORA yang telah menginjak 20 tahun. Bahkan akan sangat wajar apabila IORA juga mampu mengendalikan dominasi aktor luar kawasan dalam campur tangannya menjaga keamanan maritim kawasan. Negara-negara baik di kawasan Samudera Hindia maupun di luar kawasan yang juga menggunakan jalur perdagangan melalui Samudera Hindia belum terintegrasi dalam berperan dalam menciptakan keamanan maritim kawasan. Pernyataan resmi IORA untuk turun dalam menjaga keamanan maritim kawasan telah tertuang dalam dokumen *Jakarta Concord*, namun sayangnya IORA belum menerjemahkan lebih lanjut untuk menurunkan bagaimana peran dari IORA dalam menjaga keamanan maritim kawasan tersebut.

Dalam perwujudan fokus terhadap isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia, IORA menjalankan beberapa forum dialog dalam berbagai tingkat yang diantaranya dihadiri para ekspertis bidang keamanan maritim hingga Menteri Luar Negeri dari negara anggota IORA

itu sendiri. Forum *Indian Ocean Dialogue* (IOD) merupakan forum rutin yang membahas isu keamanan maritim. Disamping Pertemuan Tingkat Menteri juga dalam forum diskusi akademik (IORA-G), namun masih sebatas *talkshop*.

Kemajuannya adalah setelah memiliki IORA memiliki Jakarta *Concord* dan memasukkan isu keamanan maritim di salah satu fokusnya, IORA memiliki IORA *Action Plan 2017-2019* dimana terdapat fokus aksi lebih lanjut dari *Concord* tersebut. Untuk isu keamanan maritim IORA masih berfokus pada *Search and Rescue* (SAR), yang padahal IORA bisa lebih dari pada itu. Ataupun apabila fokus ke SAR, tindakan lebih lanjut berupa latihan SAR bersama dapat menghasilkan *outcome* lebih daripada tindakan latihan penyelamatan, karena *capacity building* tersebut dapat juga digunakan untuk pengatasan isu keamanan maritim lainnya di kawasan Samudera Hindia.

4.2. Pengumpulan dan Pengolahan Data

4.2.1 Pengumpulan Data

Data yang diperoleh dalam penelitian ini meliputi data primer dan sekunder. Data primer didapat dari hasil wawancara yang mana untuk memudahkan proses analisa informannya dikelompokkan menjadi kelompok regulator, operator, dan pengamat. Temuan yang diperoleh dari proses pengumpulan data primer menjadi landasan utama dalam penelitian tesis ini yang juga didukung oleh data sekunder meliputi IORA *Charter*, Jakarta *Concord*, IORA *Action Plan*, hasil laporan forum IORA seperti *Ministerial Meeting*, *Indian Ocean Dialogue*, dan *Declaration of Maritime Cooperation*.

4.2.1.1 Temuan Data terhadap Pertanyaan Penelitian Pertama

IORA merupakan organisasi regional yang merupakan *underdeveloped regional architecture* dimana permasalahan antar negara di kawasan ini begitu kompleks, ditambah dengan renggang pertumbuhan

ekonomi dan kemampuan militer masing-masing negara pantai yang cukup besar. Namun IORA patut berbangga karena kawasan yang dikelola memiliki nilai strategis dan ekonomi yang tinggi secara global.

Meskipun memiliki posisi dan porsi strategis dalam isu kepemimpinan terhadap kawasan Samudera Hindia, namun sayangnya IORA masih minim melakukan pertemuan yang melibatkan kepala negara. Dalam mengadakan pertemuan terkait isu keamanan maritim pun, mendatangkan setingkat Kepala Staf Angkatan Laut (KASAL) masih sangat minim, terlebih setingkat Menteri Pertahanan.

a. Temuan dari Instrumen Regulator

Instrumen yang berperan sebagai regulator dalam penelitian ini adalah IORA Sekretariat, dimana kebijakan yang dikeluarkan sudah meliputi kepentingan dari masing-masing anggotanya. Dari hasil wawancara Peneliti dengan Direktur IORA Secretariat Dr. Firdaus Dahlan, kondisi IORA merupakan organisasi regional yang memiliki anggota dengan latar belakang yang sangat beragam, ada negara maju, negara berkembang, dan sedang berkembang. Harusnya negara maju di kawasan ini dapat turut menarik perlahan kesejahteraan negara lainnya di bawah payung organisasi IORA.

Saat ini yang dilakukan oleh IORA Secretariat adalah menggiatkan *capacity building* karena negara berkembang dan yang sedang berkembang sangat memerlukan pembekalan ini untuk dapat memberdayakan sumber daya yang tersedia. Karena dengan pemanfaatan sumber daya yang baik maka perekonomian pun akan turut berkembang. Saat ini IORA menganut enam pilar kerjasama meliputi pilar keamanan dan keselamatan maritim, pilar perdagangan dan investasi, pilar manajemen perikanan, pilar manajemen bencana, pilar akademik dan teknologi, serta pilar pariwisata, ditambah saat ini terdapat dua fokus kerjasama yaitu *blue economy* dan *women empowerment*.

Dalam rangka meningkatkan perekonomian negara-negara yang sedang berkembang, IORA dibawah kepemimpinan Indonesia mengadakan IORA *Special Fund* yang ditujukan pendanaan ini dapat menumbuhkan geliat ekonomi negara tersebut sehingga rentang perbedaan antar negara anggota IORA tidak terlampau signifikan. Kegiatan perekonomian ini merupakan dasar yang dilakukan oleh IORA yang diharapkan dapat mendukung pilar-pilar kerja IORA.

IORA memiliki perhatian terhadap keamanan maritim kawasan terutama isu non-tradisional seperti *piracy dan IUU fishing*. Dalam hal keamanan maritim, IORA baru sampai tahap dialog melalui IOD. IOD bersifat *1.5 Track* dimana mendatangkan kalangan ekspertis, akademisi, *think tank*, dan institusi pemerintahan terkait.

Berbicara mengenai keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia, seperti yang kita tahu bahwa ada forum Angkatan Laut bernama *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS). IONS merupakan mitra dialog IORA, gagasan untuk membangun kerjasama lebih lanjut dengan IONS dalam bidang keamanan maritim kawasan sudah diusulkan oleh anggota IORA pada saat IOD 2016 lalu, namun belum terlaksana karena belum adanya landasan dokumen resmi IORA yang merujuk kerjasama bidang pertahanan dan politik.

IORA sendiri sulit untuk mengeluarkan kebijakan yang bersifat *legally binding*, hal ini karena kesepakatan yang dihasilkan dalam IORA tidak mudah dicapai mengingat jumlah anggota yang cukup banyak dan memiliki kepentingan dan keadaan yang berbeda. Dikatakan oleh Dr. Firdaus Dahlan dalam wawancara, bahwa pemahaman negara-negara IORA tentang dokumen Jakarta *Concord* misalnya, antara negara maju, berkembang, dan sedang berkembang memiliki pemahaman yang berbeda.

Negara seperti Australia, India, Indonesia langsung bisa menangkap makna dan kedepannya Jakarta *Concord* akan seperti apa. Namun, banyak negara di Afrika misalnya yang perlu waktu lebih untuk

memahami dokumen ini akan seperti apa, menguntungkan dari segi mana, dan terlebih saat dibawa ke ranah nasional membutuhkan waktu yang lebih panjang apabila bersifat *legally binding*. Itu mengapa kesepakatannya masih bersifat *morally binding*.

b. Temuan dari Instrumen Operator

Instrumen yang berperan sebagai operator dalam penelitian ini adalah Kemlu RI, Kemenko Maritim, dan TNI Angkatan Laut dimana ketiga instrumen tersebut berperan dalam operator nasional (Indonesia).

Kemlu RI merupakan *Focal Point* Indonesia untuk IORA, tepatnya berada di bawah Direktorat Jenderal Asia Pasifik dan Afrika (ASPASAF). Di dalam ASPASAF sendiri terdapat Tim IORA yang secara khusus memantau perkembangan dari organisasi ini. Keberadaan IORA sebagai organisasi regional di kawasan Samudera Hindia dipandang signifikan, namun sayangnya perkembangannya harus diakui sangat lambat. Menurut Dr. Adlina Fauziah hal tersebut dilatarbelakangi oleh perbedaan latar belakang negara anggotanya dan kemampuan dalam perihail ekonomi yang cukup signifikan. IORA *Charter*⁷ sejak awal menekankan pada tujuan memajukan ekonomi negara-negara anggotanya, hal inilah yang masih terus diangkat oleh negara anggota dalam setiap forum IORA.

20 tahun berdirinya IORA masih meninggalkan banyak pekerjaan rumah bagi negara yang memegang kemudi. Walaupun IORA menganut kepemimpinan *Chair-driven* dimana terdapat *Chair*, *Vice Chair*, dan *Past Chair* yang bekerja sama dalam susunan kepemimpinan organisasi, namun kemajuan IORA sangat dipengaruhi oleh kemampuan negara yang menjadi Ketua. Hal ini dibuktikan saat negara maju atau berkembang yang memegang kendali, maka aktivitas IORA terasa geliatnya karena keaktifan dan kemampuan finansial dan substansi dari negara Ketua pun mempengaruhi banyaknya inisiasi dan pertemuan regional. IORA memiliki

⁷ IORA Charter yang disahkan pada 9 Oktober 2014 menggantikan IOR-ARC Charter sebelumnya mengingat pergantian nama organisasi.

anggota yang merupakan anggota G20 dan negara yang tergolong LDC. IORA bisa berkembang apabila Ketuanya aktif, misalnya Ketua (negara) memiliki dana yang sedikit akan berimbang pada minimnya pertemuan anggota IORA. Menjadi Ketua di IORA dengan cara mengajukan diri.

Isu Keamanan Maritim juga menjadi satu dari enam isu prioritas IORA, dimana apabila sudah dijadikan prioritas maka sudah diadakan kegiatan terkait dengan isu tersebut. Dalam hal ini kegiatan yang diadakan oleh IORA antara lain *expert meeting on maritime security and safety* serta IOD.

Sayangnya, pembahasan isu keamanan maritim kawasan masih sebatas dialog. Walaupun IORA memiliki IONS sebagai mitra namun bentuk kerjasama lebih lanjut belum diadakan karena belum melihat kerjasama tersebut sebagai prioritas organisasi saat ini. Hasil dari dialog isu keamanan maritim kemudian akan dibawa ke meja Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) yang selanjutnya adalah keputusan para Menteri apakah keluaran dari forum tersebut akan ditindaklanjuti seperti apa.

Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional (HPI) Kemlu RI juga berperan dalam penyusunan naskah Jakarta *Concord* secara langsung. Dikatakan dalam wawancara bahwa Jakarta *Concord* yang telah disahkan tersebut melalui proses yang sangat panjang, dimana masing-masing negara mengusulkan poin-poin yang sebelumnya dirembukkan pada tingkat nasional. Kemudian *draft* naskah Jakarta *Concord* yang telah disusun dikembalikan ke masing-masing negara anggota untuk menghindari adanya ketidakcocokan dengan hukum di negara masing-masing. Dalam tingkat regional, penyusunan Jakarta *Concord* merujuk pada hukum internasional seperti UNCLOS serta konvensi lainnya yang sejalan agar jangan sampai keluaran dari IORA bertentangan dengan hukum internasional yang sudah ada terlebih dahulu.

Dokumen IORA memang lebih banyak yang bersifat *morally binding* daripada yang bersifat mengikat secara hukum. Namun bukan berarti negara anggota bisa bebas melanggar. Seperti halnya Jakarta

Concord memang statusnya di bawah *treaty* atau *agreement*, tapi bukan berarti lemah dan tidak dijalankan karena merupakan sebuah komitmen dan harus dilaksanakan antar negara. Ini juga dipilih karena mereka (negara anggota) menghindari *treaty* atau *agreement* jadi dalam prakteknya suatu kerjasama akan ada kesepakatan.

Saat disampaikan hal ini berupa *treaty* atau *agreement* biasanya negara-negara akan mundur, termasuk juga mungkin Indonesia, karena konsekuensinya berat. Karena harus ratifikasi, kalau tidak melaksanakan ada sengketa, memakan waktu, prosedurnya lama, maka dibuat MoU. Namun tetap harus dilaksanakan karena bentuknya komitmen yang konsekuensinya berupa praktis dan dipantau bersama oleh IORA Secretariat.

Dari sudut pandang Kemenko Maritim, IORA kurang banyak berperan secara langsung dalam isu keamanan maritim kawasan. Hal ini juga disebabkan karena isu keamanan maritim merupakan hal baru di IORA dimana sebelumnya sangat fokus pada isu ekonomi saja. Namun hal tersebut tidak menutup kemungkinan untuk meningkatnya prioritas keamanan kawasan untuk dibahas lebih lanjut di forum-forum IORA. Namun demikian, Deputi I Kemenko Maritim Havas Oegroseno menyebutkan setidaknya dengan diadakannya dialog pun sudah menunjukkan keberhasilan diplomasi untuk membawa isu keamanan menjadi hal yang patut dijadikan prioritas.

Instrumen TNI Angkatan Laut dalam penelitian ini melibatkan Sopsal dan Srena Mabes TNI AL. TNI AL memandang IORA memang sudah mulai memperhatikan isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia, namun hanya sebatas dialog dan dapat dikatakan belum berperah secara praktis. Isu keamanan maritim di kawasan ini diangkat atas dasar mendukung aktivitas ekonomi negara anggota dan juga atas kondisi keamanan kawasan itu sendiri.

“Secara global tantangan keamanan di kawasan Samudera Hindia berasal dari kondisi ekonomi dan politik negara-negara di kawasan tersebut, termasuk di dalamnya keamanan maritim. Sebagai contoh

perompak Somalia, kejadian ekstrimis dan teroris di Teluk Aden dan Yaman yang merupakan akses dari kekacauan di dalam negeri. Tidak hanya negara kawasan tetapi juga untuk menjaga keamanan kapal dagang yang menjadi salah satu kepentingna nasionalnya dengan pembentukan Satuan Tugas multinasional seperti CTF 151, CTF 150 yang sampai dengan saat ini masih terus beroperasi. Secara umum keamanan maritim di Samudera Hindia terutama di sisi barat lautnya cukup rawan. Secara nasional, di pantai barat Sumatera dan selatan Jawa sangat jarang terjadi insiden karena memang bukan jalur lintas kapal dagang dan minyak yang ramai. Namun TNI AL tidak mengurangi kewaspadaan, kesiapsiagaan, dan antisipasi terhadap berbagai ancaman yang potentially terjadi,” (Kolonel Laut (P) Erwin Slamet pada Wawancara Penelitian 18 Desember 2017).

Dalam hal ini TNI AL bergerak di bawah koordinasi dengan Kemlu RI yang merupakan *Focal Point* Indonesia untuk IORA. TNI AL melihat IORA masih pada tahapan sangat awal saat berbicara mengenai keamanan maritim kawasan (tahap dialog). Kemungkinan IORA untuk bermitra lebih lanjut dengan IONS dapat menjadi pilihan untuk lebih meningkatkan peran secara nyata terhadap isu ini. Konteks IORA berada pada level dan cangkupan yang luas dibanding IONS. IORA merupakan langkah kerjasama negara dalam mencapai kepentingan nasionalnya di Samudera Hindia, sedangkan IONS berada pada tataran operasional dan taktis di lapangan khususnya yang menjadi tugas keangkatanlautan secara universal.

c. *Temuan dari Pengamat*

Dalam penelitian ini, Peneliti mengambil pandangan dari pengamat baik secara institusi ataupun individu yang dipandang kompeten dan relevan dengan isu penelitian, Pengamat dalam penelitian ini terdiri dari Kemhan RI (Analisis Strategis), LIPI yang diwakilkan oleh Dr. Adriana Elisabeth selaku mantan ketua IORA-G *Focal Point* Indonesia dan Dr. Riefqi Muna yang juga fokus dalam kajian terkait keamanan dan pertahanan serta aktif dalam forum diskusi IORA, Prof. Hasjim Djalal selaku Pakar Kemaritiman Indonesia sekaligus tokoh yang terlibat langsung pada diplomasi maritim Indonesia pada IORA (dulunya IOR-

ARC), Laksamana TNI (Purn.) Marsetio selaku aktor diplomasi maritim Indonesia di jajaran internasional, dan Laksamana Muda TNI Dr. Amarulla Octavian selaku Perwira Tinggi TNI AL yang juga aktif dalam forum IORA secara langsung.

Menurut peneliti LIPI, isu keamanan maritim selalu dibicarakan dalam forum IORA namun hanya sebatas *talkshop*. Jenis kejahatan dan ancaman keamanan maritim yang terjadi di kawasan ini cukup beragam mulai dari isu tradisional maupun non-tradisional. Namun memang kenyataannya, tindak lanjut pembahasan isu IORA ini terkendala dengan beberapa alasan yang salah satunya juga karena *gap* yang cukup signifikan baik dari segi ekonomi maupun kemampuan AL negara anggota IORA seperti yang diutarakan Dr. Riefqi Muna berikut:

“Selalu dibicarakan, its topical di IORA. Masalahnya adalah pada tingkatan kerjasama untuk penenaganan maritime security belum properly initiated. Sifatnya masih kerjasama bilateral tidak dibawah payung IORA. Tapi IORA sudah membicarakan dan mari bekerjasama untuk ini. Levelnya talkshop. Karena Indian Ocean kan ada IONS. Yang bisa saja bekerja sama dengan IONS yang sudah berjalan, daripada membuat sendiri dari awal karena kondisi beberapa negara yang ekonominya sangat kecil, bahkan untuk datang rapat saja harus fully funded. IORA harus punya mekanisme untuk itu. IORA sudah aware tapi masih di tingkat narasi, talkshop.” (Dr. Riefqi Muna pada Wawancara Penelitian 19 Oktober 2017)

Dari sudut pandang Kemhan RI yang diwakili oleh bagian Analisis Strategis, mengatakan bahwa IORA masih sangat minim dalam membawa isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia ini dalam bentuk yang lebih nyata. Penyebabnya beragam, karena dominasi negara tertentu di IORA juga mempengaruhi kemana arah kemudi organisasi, di samping juga latar belakang anggota IORA yang cukup berbeda juga mempengaruhi laju organisasi regional ini. Di sisi lain, Kemhan juga memandang kemungkinan IORA dan IONS melakukan kerjasama bidang keamanan maritim untuk mencapai efektivitas.

“Dalam isu keamanan maritim belum ada pergerakan yang jelas bahwa itu adalah kerjasama pertahanan bagi negara IORA. Kenapa, karena anggota IORA sangat beragam, ada yang

angkatan lautnya sangat kuat ada yang sangat kecil. IORA juga melihat isu keamanan maritim penting untuk mendukung isu ekonomi. Kalau kawasan ini aman maka ekonomi stabil. IORA selama ini fokus ke ekonomi, membawa bendera blue economy. Untuk isu keamanan sendiri, dari inisiasi akan dilanjutkan di keketuaan selanjutnya, itu proses.” (Subdit Anstra Kemhan pada Wawancara Penelitian 27 Oktober 2017)

Sedangkan ketiga pengamat lainnya, Prof. Hasjim Djalal, Laksamana TNI (Purn.) Dr. Marsetio, dan Laksda TNI Dr. Octavian memiliki pandangan yang hampir sama dalam peran IORA terhadap isu keamanan maritim Samudera Hindia. IORA belum cukup berani untuk menindaklanjuti hasil dialog. Hal ini dilatarbelakangi beberapa hal, antara lain memang belum adanya mekanisme tindak lanjut dari hasil dialog tersebut, perbedaan kemampuan ekonomi dan AL dari negara anggota IORA, serta saat ini dipandang IORA masih menaruh fokus lebih besar terhadap isu ekonomi.

“Pertama, tidak ada konsep IORA menggandeng IONS, mereka jalan sendiri-sendiri. Mereka beranggapan IORA berjalan di ekonomi, tidak di pertahanan keamanan. Beda dengan ASEAN yang semua jadi satu. Kedua, tidak ada mekanisme yang mengatur bagaimana melakukan dialog dengan benar dan tindak lanjutnya bagaimana. Di IORA dialog ya dialog saja, tidak ada mekanisme misalnya hasil dialog isu keamanan diberikan kepada IONS, atau organisasi lain yang relevan. Ketiga, tidak ada mekanisme kerjasama dengan organisasi atau negara di luar IORA, misal dengan EU atau ASEAN. Mereka seolah-olah hanya berdialog dengan sesama. Keempat, tidak bisa mengidentifikasi collective interest. Misalnya kepentingannya ekonomi, dalam mencapai ini kan harus aman dari berbagai ancaman gangguan, tapi tidak sampai kesana. Misalnya dalam IUU Fishing, mereka tidak terbuka kendala sebenarnya apa atau siapa. Misalnya aktor dari IUU Fishing itu trans national organize crime, yang ditakutkan pelakunya state actor. Itu yang kadang segan. Misalnya pelakunya Armada Jepang, tapi banyak disana kerja sama dengan Jepang, atau Armada Cina tapi mereka banyak yang ikut OBOR atau BRI. IORA ini tidak punya posisi politik yang sama dengan negara super power,” (Laksda TNI Dr. Octavian pada Wawancara Penelitian 10 November 2017)

4.2.1.2 Temuan Data terhadap Pertanyaan Penelitian Kedua

Momentum keketuaan Indonesia di IORA dimanfaatkan sebesar-besarnya demi kepentingan nasional Indonesia di tingkat regional, maka dari itu Kemlu RI melalui Pusat Pengkajian dan Pengembangan kawasan Asia Pasifik dan Afrika mengadakan gali aspirasi dari pemangku kepentingan terhadap kepemimpinan Indonesia dalam IORA pada 2016 lalu. Hasil dari gali aspirasi tersebut dijadikan bahan rujukan bagaimana Indonesia dapat memainkan peran kepemimpinan di kawasan seluas Samudera Hindia.

Dengan doktrin Poros Maritim Dunia oleh Presiden Joko Widodo yang salah satunya berupaya untuk menjadikan Indonesia sebagai negara penting dan berpengaruh di kawasan Hindia dan Pasifik menjadikan perubahan yang signifikan terhadap Indonesia yang sebelumnya cenderung hanya berfokus pada sentralitas ASEAN. Terdapat titik temu pada gagasan Poros Maritim Dunia dengan agenda prioritas IORA yang ditetapkan pada masa kepemimpinan Indonesia, yaitu salah satunya menekankan pada isu keamanan dan keselamatan maritim serta pengelolaan sumber daya maritim (ikan).

a. Temuan dari Instrumen Regulator

Instrumen yang berperan sebagai regulator dalam penelitian ini adalah IORA Sekretariat Pusat, dimana kebijakan yang dikeluarkan sudah meliputi kepentingan dari masing-masing anggotanya. Indonesia saat ini menduduki posisi *Past Chair* dalam troika IORA yang masih harus bertugas untuk mengawal kebijakan dan implementasi program yang sebelumnya dikeluarkan pada masa kepemimpinan Indonesia. Posisi ini lah yang seharusnya dijalani dengan baik dan dipahami letak strategisnya untuk mempertahankan eksistensi dan pengaruh di kawasan dan organisasi. Pada saat Indonesia menjabat sebagai Ketua, Menlu RI Retno Marsudi menyampaikan bahwa momen tersebut dapat menjadi *fast track* Indonesia untuk menyebarkan pengaruh dari gagasan Poros Maritim

Dunia di tingkat yang lebih tinggi. Ada beberapa titik temu dari Poros Maritim Dunia dan pilar-pilar IORA yang saat ini sedang diterapkan.

b. Temuan dari Instrumen Operator

Instrumen yang berperan sebagai operator dalam penelitian ini adalah Kemlu RI, Kemenko Maritim, dan TNI AL dimana ketiga instrumen tersebut berperan dalam operator nasional (Indonesia). Sesuai yang tercantum pada portal resmi Kemlu RI, Indonesia merupakan Ketua pertama IORA yang menetapkan tema selama masa kepemimpinannya, yaitu “*Strengthening Maritime Cooperation in a Peaceful and Stable Indian Ocean.*” Indonesia memegang kepemimpinan IORA pada periode 2015 hingga 2017 dimana terdapat Afrika Selatan Sebagai Wakil Ketua. Dalam kepemimpinannya ada dua gagasan strategis Indonesia yang disetujui oleh IORA, pertama adalah membentuk IORA *Concord* sebagai *outcome* strategis dari 20 tahun IORA, dan kedua adalah menyelenggarakan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) IORA pada Maret 2017 sekaligus waktu peresmian IORA *Concord* atau yang juga dikenal dengan sebutan Jakarta *Concord*. Dalam kapasitas sebagai Ketua, Indonesia membuat prioritas IORA untuk memperkuat regionalisme di kawasan, mengarusutamakan gagasan Poros Maritim Dunia dalam mencapai kepentingan bersama, serta mendorong terbentuknya kerjasama antar negara IORA dari isu-isu lintas sektoral namun tetap di ranah IORA itu sendiri. Dalam dokumen ‘Pernyataan Pers Tahunan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia Retno L. P. Marsudi Tahun 2017’ juga menekankan perhatian Indonesia terhadap IORA yang tertuang dalam kalimat:

“Sebagai negara maritim, sudah selayaknya Indonesia terus memajukan kerja sama maritim, antara lain melalui IORA. Indonesia bertekad menjadikan Samudera Hindia sebagai perekat antara Afrika dan Pasifik dan menjadikan IORA sebagai arsitektur kawasan yang mengisi ‘kekosongan’ (*hollowness*) di Samudera Hindia, demi menjaga urat perekonomian, keamanan, dan stabilitas global. Sebagai Ketua IORA, Indonesia telah melakukan berbagai kegiatan, antara lain pertemuan tingkat Menlu IORA di bulan Oktober 2016; dua kali pertemuan tingkat Pejabat Tinggi IORA; tiga kali pertemuan *Ad hoc Committee Meeting on the IORA Concord*

dan 3rd *Indian Ocean Dialogue* di Padang, April 2016. Tahun ini, Indonesia akan menjadi tuan rumah KTT IORA. Ijinkan saya untuk menyampaikan undangan Presiden Indonesia kepada para Kepala Negara / Kepala Pemerintahan negara anggota IORA untuk dapat hadir dalam KTT tanggal 7 Maret 2017. Untuk tahun 2017, diplomasi Indonesia akan difokuskan antara lain pada IORA merupakan arsitektur kawasan yang sangat diperlukan oleh lingkaran Samudera Hindia. Indonesia bertekad mensukseskan KTT IORA di Jakarta bulan Maret 2017 untuk memperingati 20 tahun IORA sekaligus penandatanganan IORA Concord yang menjadikan IORA sebagai organisasi kawasan yang responsif terhadap tantangan baru.” (Menlu Retno Marsudi, 2017)

Dr. Adlina Fauziah selaku Staff Tim IORA Kemlu menekankan kepemimpinan Indonesia sangat baik kinerjanya karena didukung dengan kemampuan internal dana, tingginya inisiatif, substansi yang mumpuni, dan Indonesia mau bekerja langsung dalam tiap kegiatan IORA. Kepentingan nasional Indonesia terhadap IORA juga dicantumkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 – 2019 yang lebih fokus pada keaktifan Indonesia di IORA perihal kerjasama ekonomi.

Dikatakan oleh informan dari HPI Kemlu, mengenai isu yang dipaparkan dalam Jakarta *Concord* poin 16.1 tentang keamanan maritim kawasan, pada penyusunan melibatkan TNI AL Sopsal dan Srena untuk diminta tanggapan dan pandangan mengenai bagaimana seharusnya isu keamanan maritim IORA ini dibawa.

Dari sudut pandang Kemenko Maritim yang disampaikan oleh Deputi I, walau Indonesia meletakkan perhatian pada Samudera Hindia namun dengan tidak adanya kota besar Indonesia yang menghadap ke Samudera Hindia juga menjadi faktor yang menyebabkan tidak adanya armada laut yang kuat yang berlokasi di Samudera Hindia. Hal ini dianggap penting karena kota-kota besar di negara lain yang menghadap ke Samudera Hindia memiliki armada laut yang kuat dan berpengaruh di kawasan tersebut.

Dikatakan oleh Letkol Arif Rahman dari Srena Mabelas bahwa saat ini TNI AL memang tidak ada perhatian khusus terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia namun tetap melakukan pengawasan:

“Untuk perhatian khusus tidak ada. Saat ini proses perencanaan yang kita laksanakan yaitu *capability based training* berdasarkan *threat based planning* dari data intelijen. Untuk ancaman yang saat ini paling rawan di antara hotspot yang ada di Indonesia, yang pertama di Utara (Natuna), kedua selatan (Australia), ketiga tengah (Ambalat). Khusus di Samudera Hindia itu sendiri kita tahu sangat luas, kejahatan yang terjadi paling tren tidak terjadi di dekat Indonesia, sebagian besar di sekitar Afrika yang tingkat kesejahteraan rendah. Data terakhir keamanan yang terjadi di Samudera Hindia dekat Indonesia cenderung aman. Kejahatan yang terjadi tidak di tengah Samudera namun di pinggiran. Saat ini TNI AL tidak ada perhatian khusus namun tetap memantau karena itu adalah batas wilayah Indonesia. Namun kita tetap melaksanakan patroli terkoordinasi dengan India, Thailand, dan Australia (di kawasan Samudera Hindia) untuk memberikan standar keamanan bagi Indonesia di perairan sekitar Samudera Hindia.”
(Letkol Arif Rahman pada Wawancara Penelitian 7 November 2017)

Di samping itu, peran TNI AL dalam keterlibatannya terhadap kepemimpinan Indonesia di IORA sendiri berada pada tataran diplomasi maritim berdasarkan petunjuk dari Kemlu dimana hal ini berhubungan dengan profesionalisme dan tugas TNI AL serta kedudukannya sebagai pelaksana dari kebijakan luar negeri Indonesia sesuai dengan pedoman operasional dan diplomasi TNI AL dalam UU No.34/2004 tentang TNI.

c. *Temuan dari Pengamat*

Dalam penelitian ini, Peneliti mengambil pandangan dari pengamat baik secara institusi ataupun individu yang dipandang kompeten dan relevan dengan isu penelitian, Pengamat dalam penelitian ini terdiri dari Kemhan RI (Analisis Strategis), LIPI yang diwakilkan oleh Dr. Adriana Elisabeth selaku mantan ketua IORA-G *Focal Point* Indonesia dan Dr. Riefqi Muna yang juga fokus dalam kajian terkait keamanan dan pertahanan serta aktif dalam forum diskusi IORA, Prof. Hasjim Djalal selaku Pakar Kemaritiman Indonesia sekaligus tokoh yang terlibat langsung pada diplomasi maritim Indonesia pada IORA (dulunya IOR-

ARC), Laksamana TNI (Purn.) Marsetio selaku aktor diplomasi maritim Indonesia di jajaran internasional, dan Laksamana Muda TNI Dr. Amarulla Octavian selaku Perwira Tinggi TNI AL yang juga aktif dalam forum IORA secara langsung.

LIPI memandang Indonesia memiliki kepentingan di Samudera Hindia dan IORA yang dibuktikan selama kepemimpinan Indonesia sebagai Ketua, namun sayangnya tidak dilanjutkan yang seharusnya Indonesia berpeluang menjadi Sekjen IORA.

“Indonesia seharusnya bisa fokus untuk menjadi Sekjen IORA, Indonesia bisa punya kesempatan karena nanti lebih mudah mengatur. Tapi kita tidak cukup konsisten, sudah jadi Ketua, sekarang sudah hand over ke Afrika Selatan, harusnya kita bisa ambil bagian dengan Sekjen di Secretariat. Tidak berhenti di sini. Saya tidak yakin kita akan *take care of* ini terus (*sustain*).....Jakarta *Concord* ini sebagai pengingat kembali apa tujuan dan mempererat solidaritas dari negara IORA. Indonesia ada dua tujuan, kita punya kepentingan dan mau berkontribusi. Makanya di *Concord* ini sebisa mungkin untuk diolah menampung kepentingan regional yang juga inisiatif Indonesia.” (Dr. Adriana Elisabeth pada Wawancara Penelitian 19 Oktober 2017)

Dalam isu keamanan maritim, Indonesia juga memiliki keterikatan, hal ini disampaikan oleh Dr. Riefqi Muna selaku peneliti bidang pertahanan dan keamanan LIPI:

“Masing-masing negara punya concern, Indonesia pun punya *concern* tinggi terhadap keamanan di kawasan ini. Problem kita adalah *deployment* aset angkatan laut kita masih lebih banyak fokus kepada timur utara, dan Armabar pun jangkauannya belum sampai ke Samudera Hindia jauh. Sedangkan di kawasan Samudera Hindia sebelah timur juga sangat dinamis, tapi kita belum kesana. Tapi kita juga memiliki keterkaitan karena beberapa kapal kita pernah dibajak, jadi waktu terjadi itu baru terlihat.” (Dr. Riefqi Muna pada Wawancara Penelitian 19 Oktober 2017)

Walaupun IORA tidak membahas isu pertahanan, namun Kemhan RI menaruh perhatian terhadap organisasi ini terlebih karena IORA memiliki isu prioritas mengenai keamanan maritim.

“*Focal Point* Indonesia untuk IORA memang pada Kemlu, tapi Kemhan juga memandang isu ini strategis terlebih setelah Indonesia menjabat sebagai ketua. Di Kemhan itu membahas isu

keamanan dan pertahanan yang lebih politis ya, beda dengan Mabes TNI. Dalam konteks internasional, *concern* kita selama ini itu UN, ASEAN, organisasi pemerintah dan non-pemerintah. Di Kemhan sendiri yang spesifik tentang IORA belum ada. IORA itu jadi *concern* kita sejak Indonesia sebagai ketua. Kemlu tidak melibatkan Kemhan secara khusus pada kegiatan *Summit* kemarin. IORA selama ini tidak ada membicarakan isu pertahanan, tapi seperti sudah mengarah kesana. Kami disini sifatnya mengkaji dan memantau.” (Subdit Anstra Kemhan 27 Oktober 2017)

Salah satu tokoh diplomasi maritim Indonesia, Prof. Hasjim Djalal, memandang peran penting dari Kemlu RI dalam merumuskan kepentingan Indonesia di Samudera Hindia dan juga IORA. Sayangnya, menurut beliau tekad Indonesia masih timbul tenggelam walaupun nyatanya Samudera Hindia adalah kawasan yang penting bagi Indonesia.

“Kalau dilihat dari segi itu kita sudah lama sekali memusatkan perhatian ke Samudera Hindia. Bahkan dari 1955 Indonesia sudah memikirkan masalah Samudera Hindia, tapi tidak konsisten. Seperti IORA ini, mula dibentuk dalam bentuk IOR-ARC, saya masih aktif di Kemlu waktu itu. Kita pernah bikin Pusat Studi Samudera Hindia di Andalas, namun lalu hilang. Di Hasanudin pernah ada Pusat Studi Samudera Pasifik, lalu hilang. Pada waktu itu tema pokok kita masalah keamanan memang, bagaimana menangani prospek bajak laut. Perlu ada kerja sama dengan negara-negara pantai, namun IOR-ARC tidak berfungsi. Sampai hari ini saya kecewa tidak ada perhatian Indonesia, yang ada perhatian India, Korea Selatan, dan Cina (terhadap Samudera Hindia). Terakhir kita lihat Presiden kita punya fokus maritim, berarti Indonesia punya fokus ke Samudera Hindia, Samudera Pasifik, dan laut-laut lain. Tapi kemudian tidak terdengar lagi juga. Indonesia harusnya berperan positif dalam Samudera Hindia apalagi dengan Poros Maritim. Kita di tengah-tengah.” (Prof. Hasjim Djalal pada Wawancara Penelitian 31 Oktober 2017)

Laksamana TNI (Purn) Dr. Marsetio menitikberatkan bahwa harus disadari geografis Indonesia yang memang berbatasan langsung dengan Samudera Hindia maka memang menjadi sebuah keniscayaan Indonesia memiliki kepentingan dan kewajiban menjaga stabilitas kawasan ini untuk kepentingan nasional. Laksda TNI Dr. Octavian pun memiliki pandangan serupa bahwa Indonesia harusnya bisa memainkan peranan yang lebih di IORA. Indonesia di bawah Kemlu harus lebih aktif mengutarakan inisiatif-inisiatif kepada tingkat regional dan membentuk sebuah mekanisme kerja

yang kongrit dari hasil pertemuan atau dialog IORA, terutama isu keamanan maritim.

4.2.2 Pengolahan Data

NVivo digunakan dalam proses pengolahan data dalam penelitian ini. Data penelitian yang diperoleh diolah dalam NVivo dengan dibentuk kategori koding untuk membantu dalam penyusunan tema dan mengeksplorasi bagaimana hubungan antar atribut atau hal-hal yang tematik dari temuan di lapangan. Koding yang dibuat berdasar pada turunan dari pertanyaan penelitian, temuan di lapangan terhadap subyek penelitian, serta data sekunder. Klasifikasi tema yang dibuat dalam proses koding NVivo mengacu pada pertanyaan penelitian serta teori dan konsep yang digunakan dalam penelitian ini, adapun klasifikasi *nodes* dalam NVivo mengacu pada pedoman wawancara.

Selanjutnya dilakukan pengkodean dengan menyisir seluruh transkrip hasil wawancara. Hasilnya dapat dilihat dalam kolom *sources* dan *references* seberapa sering *nodes* disinggung oleh informan. Setelah data diproses dengan menggunakan NVivo, terlihat bahwa tidak semua informan memiliki fokus terhadap setiap kategori yang diajukan saat proses wawancara dilakukan. Hal ini ditunjukkan dari hasil koding yang dibentuk menjadi bagan pohon yang menunjukkan informan mana saja yang menitikberatkan pandangan terhadap kategori apa dan sekaligus melakukan triangulasi data.

The screenshot displays the NVivo software interface. The top menu bar includes File, Home, Create, External Data, Analyze, Query, Explore, Layout, and View. The ribbon below the menu bar contains various tool groups: Reports (New Report, Run Report, New Extract, Run Extract), Models (New Model), Visualizations (Chart, Cluster Analysis, Tree Map, Graph), and Classification Sheets (Source Classification Sheets, Node Classification Sheets).

The main workspace is divided into two panes. The left pane, titled 'Sources', shows a tree view with 'Internals', 'Externals', 'Memos', and 'Framework Matrices'. The right pane, titled 'Internals', displays a search results table. The table has columns for Name, Nodes, References, Created On, Created By, Modified On, and Modified By. The data is as follows:

Name	Nodes	References	Created On	Created By	Modified On	Modified By
HASJIM DJALAL	13	44	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
IORA Sekretariat	25	73	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
KEMENKO MARITIM	13	17	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
KEMHAN	18	30	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
KEMLU ASPASAF	23	98	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
KEMLU HPI	12	47	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
LIPI	24	124	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
MARSETIO	15	41	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
OCTAVIAN	10	22	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
TNI AL SOPSA	16	53	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP
TNI AL SRENA	12	43	1/24/2018 4:14 AM	MRP	1/24/2018 4:14 AM	MRP

At the bottom left of the interface, there is a status bar showing 'MRP' and '11 Items'.

Gambar 4.3 Proses memasukkan data hasil wawancara ke dalam NVivo

The screenshot displays the NVivo software interface. The top menu bar includes File, Home, Create, External Data, Analyze, Query, Explore, Layout, and View. Below the menu is a toolbar with icons for New Report, Run Report, New Extract, Run Extract, New Model, Chart, Cluster Analysis, Tree Map, Graph, Source Classification Sheets, and Node Classification Sheets.

The main window is titled "NVivo Analysis.nvp - NVivo". The "Nodes" section is active, showing a search bar and a table of nodes. The table has columns for Name, Sources, References, Created On, Created By, Modified On, and Modified By. The nodes are organized into a hierarchy starting with "Rumusan Masalah", followed by "RQ1 - Efektivitas IORA thd Keamanan", and "RQ2 - Kepentingan Indonesia thd IO".

Name	Sources	References	Created On	Created By	Modified On	Modified By
Rumusan Masalah	10	120	1/24/2018 2:34 AM	MRP	1/24/2018 2:34 AM	MRP
RQ1 - Efektivitas IORA thd Keamanan	0	0	1/24/2018 2:40 AM	MRP	1/24/2018 4:16 AM	MRP
1a. Kepentingan negara IORA da	8	22	1/24/2018 3:00 AM	MRP	1/24/2018 7:57 AM	MRP
1b. Visi Misi IORA thd KM IOR	6	18	1/24/2018 3:00 AM	MRP	1/24/2018 7:52 AM	MRP
1c. Signifikansi peran IORA di IO	6	14	1/24/2018 3:05 AM	MRP	1/24/2018 7:45 AM	MRP
1d. Performa IORA selama 20 ta	7	14	1/24/2018 3:06 AM	MRP	1/24/2018 7:43 AM	MRP
1e. Kondisi keamanan IOR	5	9	1/24/2018 3:06 AM	MRP	1/24/2018 7:52 AM	MRP
1f. Ancaman maritim di IOR	5	6	1/24/2018 3:07 AM	MRP	1/24/2018 7:50 AM	MRP
1g. Pengaruh latar belakang neg	3	7	1/24/2018 3:07 AM	MRP	1/24/2018 6:20 AM	MRP
1h. Hambatan IORA dlm mencap	6	16	1/24/2018 3:08 AM	MRP	1/24/2018 7:56 AM	MRP
1i. Peran IORA thd KM IOR	10	18	1/24/2018 3:09 AM	MRP	1/24/2018 7:56 AM	MRP
1j. 2017 dokumen baru IORA	5	14	1/24/2018 3:09 AM	MRP	1/24/2018 6:22 AM	MRP
1k. Blue Print Jakarta Concord	4	9	1/24/2018 3:19 AM	MRP	1/24/2018 6:17 AM	MRP
1l. Jakarta Concord poin 16.1	6	12	1/24/2018 3:20 AM	MRP	1/24/2018 7:57 AM	MRP
1m. Hubungan IORA dan IONS	3	3	1/24/2018 3:21 AM	MRP	1/24/2018 7:51 AM	MRP
1n. Negara hegemoni di IOR	4	4	1/24/2018 3:21 AM	MRP	1/24/2018 7:55 AM	MRP
1o. Peran IONS thd keamanan m	7	7	1/24/2018 3:23 AM	MRP	1/24/2018 7:56 AM	MRP
1p. Urgensi integrasi IORA - ION	9	12	1/24/2018 3:23 AM	MRP	1/24/2018 7:56 AM	MRP
1q. IORA - negara hegemoni di I	5	7	1/24/2018 3:24 AM	MRP	1/24/2018 7:56 AM	MRP
1r. Pentingnya kebijakan keaman	7	13	1/24/2018 3:24 AM	MRP	1/24/2018 7:56 AM	MRP
1s. Hambatan implemntasi hasil f	8	16	1/24/2018 3:25 AM	MRP	1/24/2018 7:56 AM	MRP
1t. Kebijakan IORA yg legally bin	7	11	1/24/2018 3:26 AM	MRP	1/24/2018 6:18 AM	MRP
RQ2 - Kepentingan Indonesia thd IO	10	120	1/24/2018 2:41 AM	MRP	1/24/2018 4:17 AM	MRP
2a. Kepentingan Indonesia di IO	10	27	1/24/2018 3:27 AM	MRP	1/24/2018 7:53 AM	MRP
2b. Memainkan peran Indonesia	10	31	1/24/2018 3:28 AM	MRP	1/24/2018 7:53 AM	MRP
2c. Memainkan peran Indonesia	7	24	1/24/2018 3:28 AM	MRP	1/24/2018 7:44 AM	MRP

The bottom status bar shows "MRP 28 Items".

Gambar 4.4. Proses pembentukan kategori sesuai dengan rumusan masalah, pertanyaan penelitian 1 dan 2, serta pertanyaan operasional (panduan wawancara)

The screenshot displays the NVivo Analysis.nvp interface. The main window is titled "NVivo Analysis.nvp - NVivo". The menu bar includes File, Home, Create, External Data, Analyze, Query, Explore, Layout, and View. The toolbar contains icons for New Report, Run Report, New Extract, Run Extract, New Model, Chart, Cluster Analysis, Tree Map, Graph, Source Classification Sheets, and Node Classification Sheets.

The left sidebar shows a tree view with "Nodes" selected. The central pane displays a hierarchical list of nodes under "Nodes":

- Rumusan Masalah
 - RQ1 - Efektivitas IORA thd Keamanan Maritim IOR
 - 1a. Kepentingan negara IORA dalam Keamanan Maritim IOR
 - 1b. Visi Misi IORA thd KM IOR
 - 1c. Signifikansi peran IORA di IOR
 - 1d. Performa IORA selama 20 tahun
 - 1e. Kondisi keamanan IOR
 - 1f. Ancaman maritim di IOR
 - 1g. Pengaruh latar belakang negara IORA
 - 1h. Hambatan IORA dlm mencapai keamanan kawasan
 - 1i. Peran IORA thd KM IOR
 - 1j. 2017 dokumen baru IORA
 - 1k. Blue Print Jakarta Concord
 - 1l. Jakarta Concord poin 16.1
 - 1m. Hubungan IORA dan IONS
 - 1n. Negara hegemoni di IOR
 - 1o. Peran IONS thd keamanan maritim IOR
 - 1p. Urgensi integrasi IORA - IONS
 - 1q. IORA - negara hegemoni di IOR
 - 1r. Pentingnya kebijakan keamanan kawasan IOR oleh IORA
 - 1s. Hambatan implemtasi hasil forum IORA
 - 1t. Kebijakan IORA yg legally binding
 - RQ2 - Kepentingan Indonesia thd IORA dan Keamanan Maritim IOR
 - 2a. Kepentingan Indonesia di IOR

The right pane shows a text excerpt with highlighted segments corresponding to the nodes. The text includes:

P : Bagaimana TNI AL memandang pentingnya IORA membahas isu keamanan maritim?

I : Kalau kita melihat latar belakang IORA yang awalnya bicara ekonomi, dimana ekonomi juga dipengaruhi oleh isu keamanan maka dari itu isu maritime security juga penting untuk mengamankan jalur pelayaran tersebut, memberikan jaminan keamanan yang mana itu tugas AL. Saya kira kedepannya lebih baik, yang awalnya hanya bicara ekonomi namun setelah dipimpin India mulai membicarakan keamanan.

P : Bagaimana ketimpangan latar belakang dari negara di IORA berpengaruh terhadap keamanan maritim kawasan?

I : Pertama harus mempunyai persamaan persepsi, keamanan maritim harus seperti apa. Lalu harus menyatukan confidence dimana ada yang mampu dan kurang, bisa subsidi silang negara yang memiliki AL yang besar dapat membantu negara yang kurang. Namun kadang hambatannya karena dalam perencanaan operasi AL di awal harus menghitung operasinya, dan kondisi Samudera Hindia yang sangat luas menjadi hambatan bagi sebagian negara anggota IORA untuk bisa beroperasi secara besar di kawasan. Namun apabila bisa dibuat satu konsep operasi secara regional (pola operasi) yang dapat melibatkan semua namun bisa diatur kapasitasnya, kedepannya bisa sangat terkoordinasi. Bisa juga bantuan dalam bentuk memberikan pelatihan atau hibah kapal.

Karena negara maju akan berpikir kalau jalur perekonomiannya aman, mereka akan mencurahkan perhatian untuk hal tersebut. Misalnya Amerika memberikan kapal atau pelatihan ke negara yang jalurnya digunakan kapal lalu lintas Amerika maka mereka tidak perlu turun langsung karena negara tersebut sudah dapat mengamankan jalurnya. Hal ini akan berdampak ke Amerika itu sendiri.

P : Apakah ada kemungkinan IORA dan IONS bekerja sama?

I : Sangat mungkin, karena mereka berada di kawasan yang sama dan negara anggotanya hampir sama.

P : Apa kepentingan Indonesia menjaga keamanan maritim di Samudera Hindia?

I : Kawasan itu sangat ramai dilalui kapal, Indonesia yang berbatasan dengan kawasan itu juga berkontribusi memberikan jaminan keamanan yang melewati jalur terutama yang di sekitar Indonesia.

P : Anakah TNI AL sudah dilibatkan dalam kegiatan diplomasi maritim terutama di kawasan

The status bar at the bottom shows "MRP 28 Items Nodes: 9 References: 21 Read-Only Page: 2, Text Selection: 2095 - 2817" and a zoom level of 60%.

Gambar 4.5 Proses koding dari data hasil wawancara ke dalam masing-masing atribut (kategori) yang telah dibuat (contoh koding daridari Pertanyaan Penelitian 1)

NVivo Analysis.nvp - NVivo

File Home Create External Data Analyze Query Explore Layout View

Go Refresh Open Properties Edit Paste Copy Merge B I U A Paragraph Styles PDF Selection Text Region Find Insert Replace Delete Spelling Proofing

Workspace Item Clipboard Format Paragraph Styles Editing

Look for: Search In Nodes Find Now Clear Advanced Find

Nodes

Nodes Relationships Node Matrices

Sources Nodes Classifications Collections Queries Reports Models Folders

Nodes

Name

- Rumusan Masalah
 - RQ1 - Efektivitas IORA thd Keamanan Maritim IOR
 - 1a. Kepentingan negara IORA dalam Keamanan Maritim IOR
 - 1b. Visi Misi IORA thd KM IOR
 - 1c. Signifikansi peran IORA di IOR
 - 1d. Performa IORA selama 20 tahun
 - 1e. Kondisi keamanan IOR
 - 1f. Ancaman maritim di IOR
 - 1g. Pengaruh latar belakang negara IORA
 - 1h. Hambatan IORA dlm mencapai keamanan kawasan
 - 1i. Peran IORA thd KM IOR
 - 1j. 2017 dokumen baru IORA
 - 1k. Blue Print Jakarta Concord
 - 1l. Jakarta Concord poin 16.1
 - 1m. Hubungan IORA dan IONS
 - 1n. Negara hegemoni di IOR
 - 1o. Peran IONS thd keamanan maritim IOR
 - 1p. Urgensi integrasi IORA - IONS
 - 1q. IORA - negara hegemoni di IOR
 - 1r. Pentingnya kebijakan keamanan kawasan IOR oleh IORA
 - 1s. Hambatan implemntasi hasil forum IORA
 - 1t. Kebijakan IORA yg legally binding
 - RQ2 - Kepentingan Indonesia thd IORA dan Keamanan Martim IOR

1a. Kepentingan negara IORA 1i. Peran IORA thd KM IOR

Name	In Folder	References	Coverage
HASJIM DJALAL	Internals	2	7.32%
IORA Secretariat	Internals	3	3.57%
KEMENKO MARITIM	Internals	1	13.81%
KEMHAN	Internals	2	6.27%
KEMLU ASPASAF	Internals	4	19.67%
LIPI	Internals	2	6.06%
MARSETIO	Internals	1	0.77%
OCTAVIAN	Internals	1	7.38%
TNI AL SOPRAL	Internals	1	3.09%
TNI AL SRENA	Internals	1	4.63%

Summary Preference PDF

MRP 10 Items Sources: 10 References: 18 Unfiltered

Gambar 4.6 Proses triangulasi dengan melihat berapa banyak coverage dari salah satu pertanyaan operasional atas seluruh informan (dari Pertanyaan Penelitian 1) dalam bentuk persentase

The screenshot displays the NVivo software interface. The top menu bar includes File, Home, Create, External Data, Analyze, Query, Explore, Layout, and View. Below the menu is a ribbon with various toolbars for workspace, item, clipboard, format, paragraph, styles, editing, and proofing.

The main workspace is divided into three sections:

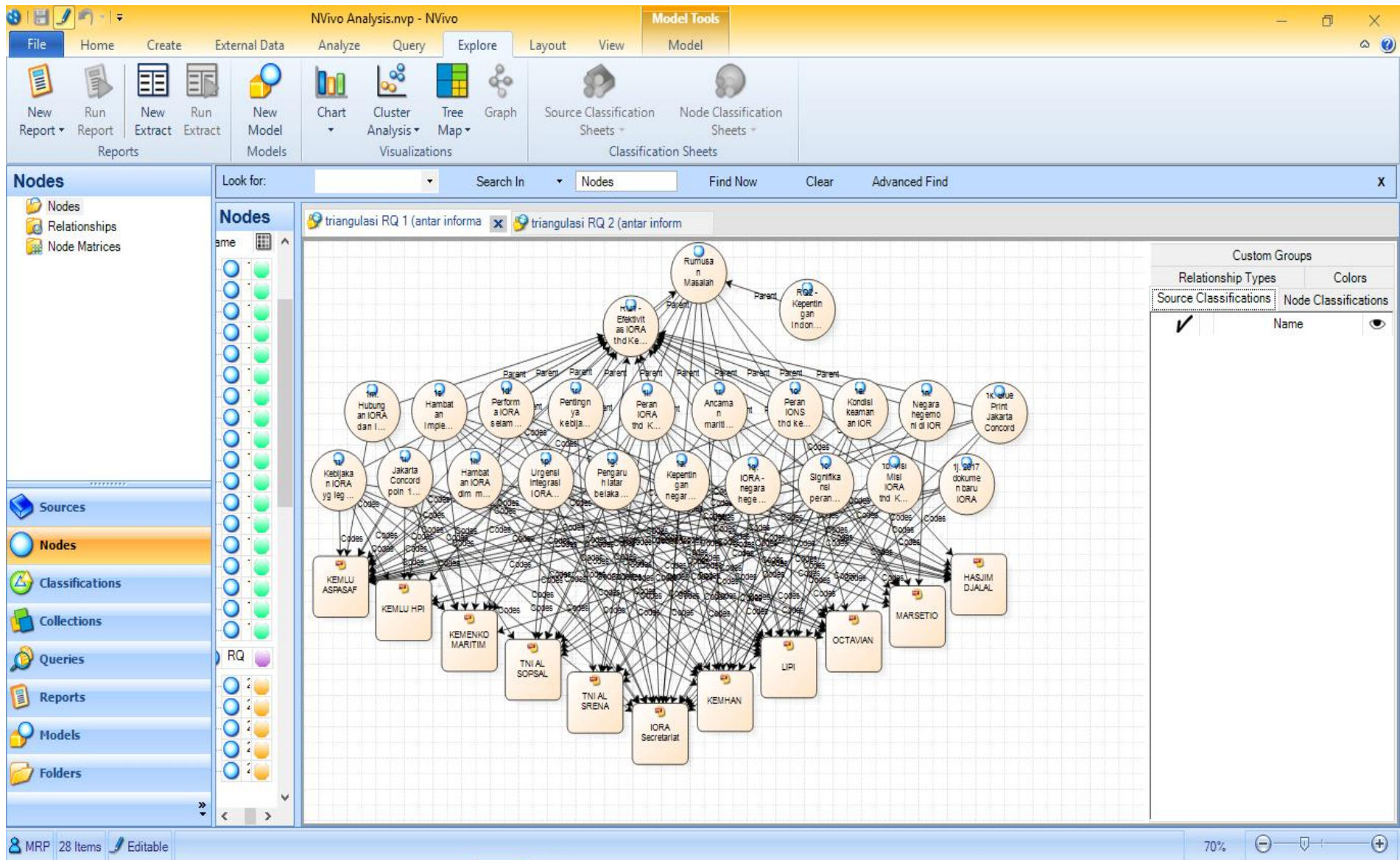
- Nodes:** A hierarchical tree view on the left showing the structure of nodes. The selected node is "1i. Peran IORA thd KM IOR".
- Nodes List:** A central list of nodes with their names and coverage percentages. The selected node is highlighted.
- Node View:** A detailed view of the selected node, showing its name, coverage percentage, and a list of references with their respective coverage percentages. The selected node is "1i. Peran IORA thd KM IOR" with a coverage of 7.32%.

The Node View for "1i. Peran IORA thd KM IOR" shows the following references:

- <Internal\HASJIM DJALAL> - § 2 references coded [7.32% Coverage]**
 - Reference 1 - 3.11% Coverage: Pada waktu itu tema pokok kita masalah keamanan memang, bagaimana menangani prospek bajak laut. Perlu ada kerja sama dengan negara-negara pantai, namun IOR-ARC tidak berfungsi
 - Reference 2 - 4.22% Coverage: Mengikat dan tidak mengikat itu masalah hukum, bagi saya IORA adalah forum politik bagi negara-negara Samudera Hindia. Masalahnya bagaimana pemerintah Indonesia bisa mengembangkan itu? Konsekuensinya banyak orang tidak paham, IORA itu apa.
- <Internal\WORA Secretariat> - § 3 references coded [3.57% Coverage]**
 - Reference 1 - 1.03% Coverage: Tentang keamanan maritim di Samudera Hindia penting karena akan sangat kondusif untuk melakukan pembangunan di masing-masing negara anggota IORA.
 - Reference 2 - 0.58% Coverage: Jadi Jakarta Concord itu mempunyai makna yang sangat penting bagi masa depan IORA
 - Reference 3 - 1.96% Coverage: IOD adalah tingkat expert, bukan pemerintahan. Ini adalah 1.5 Track, yaitu ada pemerintah, think tank, akademisi. Expert ini bisa dari mana saja. Di IOD Padang kemarin juga melibatkan TNI Angkatan Laut (berbicara mengenai keamanan dan keselamatan di laut) sebagai narasumber.
- <Internal\KEMENKO MARITIM> - § 1 reference coded [13.81% Coverage]**
 - Reference 1 - 13.81% Coverage: Kurang. Kurang banyak. Sementara ini masih belum komprehensif. Keamanan itu kan isu baru (di IORA) dulu kan ekonomi. Kedua Samudera Hindia ini terdiri dari negara-negara dengan kemampuan pertahanan yang berbeda-beda. Jadi sulit untuk mengharapkan harus semua negara berperan. Tapi minimal dengan adanya kesepakatan di bidang maritime security, at least pada tingkat dialog itu sudah bagus. Karena dalam diplomasi mengadakan dialog merupakan suatu keberhasilan.

The bottom status bar shows "MRP Sources: 10 References: 18 Unfiltered" and a zoom level of 80%.

Gambar 4.7 Proses triangulasi dengan melihat berapa banyak coverage dari salah satu pertanyaan operasional atas seluruh informan (dari Pertanyaan Penelitian 1) dalam bentuk narasi



Gambar 4.8 Bagan triangulasi atas Pertanyaan Penelitian 1

The screenshot displays the NVivo software interface. The main window shows a list of nodes on the left and a detailed view of a selected node on the right. The node list includes:

- 1q. IORA - negara hegemoni di IOR
- 1r. Pentingnya kebijakan keamanan kawasan IOR oleh IORA
- 1s. Hambatan implementasi hasil forum IORA
- 1t. Kebijakan IORA yg legally binding
- RQ2 - Kepentingan Indonesia thd IORA dan Keamanan Martim IOR
 - 2a. Kepentingan Indonesia di IOR
 - 2b. Memainkan peran Indonesia di IOR
 - 2c. Memainkan peran Indonesia di IORA
 - 2d. Kemampuan Indonesia mengelola ruang maritim di IOR
 - 2e. Gagasan Indonesia thd IORA dan IOR

The right pane shows a table of references for the selected node, '2a. Kepentingan Indonesia di IOR'. The table includes columns for Name, In Folder, References, and Coverage.

Name	In Folder	References	Coverage
HASJIM DJALAL	Internals	4	11.40%
IORA Secretariat	Internals	1	6.55%
KEMENKO MARITIM	Internals	1	8.87%
KEMHAN	Internals	2	8.54%
KEMLU ASPASAF	Internals	3	9.27%
KEMLU HPI	Internals	2	4.69%
LIPI	Internals	5	14.22%
MARSETIO	Internals	1	15.10%
TNI AL SOPSAL	Internals	4	22.36%
TNI AL SRENA	Internals	4	18.17%

At the bottom of the interface, a status bar indicates: MRP 10 Items Sources: 10 References: 27 Unfiltered.

Gambar 4.9. Proses triangulasi dengan melihat berapa banyak coverage dari salah satu pertanyaan operasional atas seluruh informan (dari Pertanyaan Penelitian 2) dalam bentuk persentase

The screenshot displays the NVivo software interface. The top menu bar includes File, Home, Create, External Data, Analyze, Query, Explore, Layout, and View. The ribbon contains various tools for workspace, item, clipboard, format, paragraph, styles, editing, and proofing.

The main window is divided into several sections:

- Nodes Panel (Left):** Shows a tree view of nodes. The selected node is "RQ2 - Kepentingan Indonesia thd IORA dan Keamanan Maritim IOR".
- Nodes List (Center):** Lists nodes with their names and coverage percentages. The selected node is "RQ2 - Kepentingan Indonesia thd IORA dan Keamanan Maritim IOR" with a coverage of 11.40%.
- Node Detail View (Right):** Shows the content of the selected node, including references and their coverage percentages. The references are:
 - Reference 1 - 3.19% Coverage: "Kalau dilihat dari segi itu kita sudah lama sekali memusatkan perhatian ke Samudera Hindia. Bahkan dari 1955 Indonesia sudah memikirkan masalah Samudera Hindia, tapi tidak konsisten."
 - Reference 2 - 1.34% Coverage: "Kita pernah bikin Pusat Studi Samudera Hindia di Andalas, namun lalu hilang."
 - Reference 3 - 1.68% Coverage: "Pada waktu itu tema pokok kita masalah keamanan memang, bagaimana menangani prospek bajak laut."
 - Reference 4 - 5.19% Coverage: "Terakhir kita lihat Presiden kita punya fokus maritim, berarti Indonesia punya fokus ke Samudera Hindia, Samudera Pasifik, dan laut-laut lain. Tapi kemudian tidak terdengar lagi juga. Indonesia harusnya berperan positif dalam Samudera Hindia apalagi dengan Poros Maritim. Kita di tengah-tengah."
 - Reference 1 - 6.55% Coverage: "Selama kepemimpinan Indonesia 2 tahun semua negara IORA mengakui ini adalah achievement terbaik IORA selama 20 tahun, hal ini menjadi catatan khusus. Pada saat Indonesia menjadi Ketua lah IORA baru mengadakan Summit, ada sekitar 15 Kepala Negara juga hadir. Outcome dari Summit itu juga luar biasa (Jakarta Concord dan Action Plan) yang baru ada saat Indonesia menjabat. Selama ini kerjasama IORA tidak ada Action Plan yang jelas bagaimana kedepannya IORA berjalan. Action Plan ini akan menjadi guideline. Sudah jelas apa yang akan dilakukan jangka pendek, menengah, dan panjang. Walau sudah tidak sebagai Ketua, Indonesia harus mengawal aksi kongkrit dari Action Plan tersebut. Fokus pada implementasi IORA Action Plan tersebut yang bermanfaat dan bisa dirasakan. Indonesia belum selesai kerjanya, harus mengimplementasikan. Indonesia statusnya sebagai Past Chair tugasnya mengawal bagaimana berjalannya kinerja IORA."
 - Reference 1 - 8.87% Coverage: (No text visible for this reference)

The bottom status bar shows "MRP Sources: 10 References: 27 Unfiltered" and a zoom level of 80%.

Gambar 4.10 Proses triangulasi dengan melihat berapa banyak coverage dari salah satu pertanyaan operasional atas seluruh informan (dari Pertanyaan Penelitian 2) dalam bentuk narasi

4.3 Analisis Data dan Interpretasi Hasil

Sesuai dengan pembahasan di sub-bab teknik analisis data penelitian ini menggunakan tujuh tahapan sesuai dengan SSM. Tahap pertama dari SSM '*examinations of the problem situation* telah dilakukan dengan penjabaran latar belakang penelitian pada Bab Pendahuluan, sedangkan tahap kedua hingga tahap ketujuh akan dijelaskan pada Bab Analisis Data dan Pembahasan. Tahap kedua dari SSM adalah membuat *Rich Picture* yang berfungsi untuk mendapatkan gambaran dari hasil pengambilan data terhadap permasalahan pemilihan secara gambar yang utuh atau besar. *Rich Picture* berangkat dari rumusan masalah dimana sebelumnya permasalahan penelitian diuraikan dan dapat terlihat kompleksitasnya. Checkland (1990) menyusun dalam pembuatan *Rich Picture* diawali dengan melakukan tiga tahap analisis, yaitu Analisis Satu (Intervensi), Analisis Dua (Sosial), dan Analisis Tiga (Politik).

4.3.1 Analisis Satu (Intervensi)

Analisis Satu adalah tahap pertama dalam memahami situasi permasalahan yang dilemparkan dalam penelitian karena tahap ini menetapkan instrumen atau pihak yang terkait pada situasi (permasalahan) tersebut. Menurut Checkland (2006) terdapat tiga kategori pihak yang terkait dengan permasalahan penelitian, yaitu (i) *Client* atau klien, (ii) *Practitioners* atau praktisi, dan (iii) *Owner* atau pemilik isu. Dalam pengategorian ketiga pihak tersebut, sangat mungkin apabila satu instrumen memiliki lebih dari satu peran. Dalam penelitian ini, tiga kategori tersebut adalah:

a. *Clients (C)*

Klien merupakan pihak yang memiliki peran intervensi terhadap penelitian yang sedang berlangsung. Dalam penelitian ini, (C) adalah Peneliti (Megawati Rosalio Putri) serta Pembimbing I (Amarulla Octavian) dan Pembimbing II (Budiman Djoko Said) yang merupakan kelompok akademisi dan berada di bawah naungan Universitas Pertahanan.

b. *Practitiones (P)*

Praktisi merupakan pihak yang melakukan kajian atau penelitian dengan menggunakan SSM itu sendiri, dimana dalam penelitian ini (P) adalah Peneliti (Megawati Rosalio Putri).

c. *Owners (O)*

Pemilik Isu merupakan pihak yang memiliki kepentingan dan terkena dampak dari permasalahan penelitian. Dalam penelitian ini (O) adalah instrumen yang terlibat baik sebagai regulator atau operator, mereka adalah IORA Secretariat, Kemlu RI, Kemenko Maritim, dan TNI AL.

4.3.2 Analisis Dua (Sosial)

Analisis Dua atau analisis sosial terdiri dari tiga kategori analisa, yaitu elemen Peran (*Role*), elemen Norma (*Norms*), dan elemen Nilai (*Values*). Analisis sosial akan dikaji dengan tiga elemen tersebut dan akan memberikan pemahaman yang komprehensif terhadap obyek penelitian. Ketiga elemen dari Analisis Sosial adalah:

a. Elemen Peran (*Role*)

Dalam menentukan elemen Peran dalam sebuah penelitian, maka harus dapat merumuskan terlebih dahulu siapa saja aktor yang terlibat dalam penelitian ini. Sebelumnya disebutkan bahwa *Owners* dari penelitian ini adalah IORA Secretariat, Kemlu RI, Kemenko Maritim, dan TNI AL. Namun, apabila ditarik lebih lanjut maka dapat dilihat pihak lain yang dapat berkaitan dengan permasalahan penelitian walaupun hanya sebagai pengamat.

Lalu mengkategorikan kelompok instrumen yang berperan dalam obyek penelitian, yaitu efektivitas peran IORA dalam isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia. Kategori yang dibuat adalah (i) Kelompok Regulator, dimana dalam kelompok ini adalah aktor yang secara langsung berperan dalam pembuatan kebijakan oleh IORA dan

berlaku regional, IORA Secretariat adalah satu-satunya aktor dalam kelompok Regulator; (ii) Kelompok Operator, dimana dalam kelompok ini adalah aktor yang terkena dampak dari kebijakan yang dikeluarkan oleh Kelompok Regulator dan sekaligus melaksanakan kebijakan tersebut. Dalam penelitian ini Kelompok Regulator adalah Kemlu RI, Kemenko Maritim, dan TNI AL; terakhir (iii) Kelompok Pengamat, yaitu aktor yang tidak terlibat langsung namun turut memantau dan mengkaji kebijakan dan kegiatan serta memberi masukan kepada Kelompok Regulator dan Operator. Dalam penelitian ini Kelompok Pengamat adalah Kemhan RI dan akademisi maupun *think tank*. Lebih lanjut penjelasan tentang kelompok-kelompok tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1. Pembagian Kelompok pada Analisis Dua (Sosial)

<p>Kelompok Regulator</p>	<p><i>IORA Secretariat</i></p> <p>IORA Secretariat atau IORA Pusat berperan sebagai aktor utama dalam penelitian ini. Salah satu isu prioritas dari IORA adalah isu keamanan maritim, dimana isu ini merupakan salah satu isu baru yang diangkat IORA terhadap kawasan Samudera Hindia yang sebelumnya hanya berfokus pada isu perdagangan dan ekonomi. IORA mendorong anggotanya untuk berkomitmen dalam isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia, seperti yang disampaikan oleh Dr. Firdaus Dahlan selaku Direktur IORA Secretariat dalam wawancara <i>online</i> dengan Peneliti:</p> <p><i>“Kita tahu bahwa Samudera Hindia adalah jalur perdagangan dunia tersibuk dan pentingnya menjaga keamanan maritim di kawasan untuk mendukung kelancaran kegiatan ekonomi. Tentang keamanan maritim di Samudera Hindia penting karena akan sangat kondusif untuk melakukan pembangunan di masing-masing negara anggota IORA. Itu yang pertama, yang kedua perlu diingat ada tujuh negara nuklir ada di Samudera Hindia. Bayangkan kalau kita</i></p>
----------------------------------	---

	<p><i>negara anggota IORA tidak mempunyai komitmen untuk memelihara perdamaian dan keamanan di kawasan Samudera Hindia, it matters of time. Jadi Jakarta Concord itu mempunyai makna yang sangat penting bagi masa depan IORA.”</i></p>
<p>Kelompok Operator</p>	<p><i>Kementerian Luar Negeri RI</i></p> <p>Kemlu RI merupakan <i>Indonesia Official Focal Point</i> dari seluruh kegiatan eksternal Indonesia, termasuk juga partisipasi Indonesia dalam IORA. Kemlu RI berperan dalam membawa nama Indonesia di segala kegiatan IORA dalam beragam isu. Kemlu RI lah yang juga berhak untuk menentukan instrumen nasional lainnya yang sekiranya berhubungan dengan isu yang dibahas di IORA. Terhadap isu keamanan maritim di Samudera Hindia dan peran IORA, Kemlu RI bahwa isu keamanan maritim di kawasan ini penting sehingga wajar apabila menjadi salah satu isu prioritas IORA, namun memang perkembangan IORA yang masih cenderung lambat menjadi salah satu penghambat IORA berperan di kawasan terhadap isu tersebut. Dalam pidatonya pada Pernyataan Pers Tahunan Menlu 2017, Menteri Luar Negeri RI menyebutkan:</p> <p><i>“Sebagai negara maritim, sudah selayaknya Indonesia terus memajukan kerja sama maritim, antara lain melalui IORA. Indonesia bertekad menjadikan Samudera Hindia sebagai perekat antara Afrika dan Pasifik dan menjadikan IORA sebagai arsitektur kawasan yang mengisi ‘kekosongan’ (hollowness) di Samudera Hindia, demi menjaga urat perekonomian, keamanan, dan stabilitas global.”</i></p>
	<p><i>Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI</i></p> <p>Kemenko Maritim sering didapuk untuk turut mendampingi Kemlu RI dalam kegiatan IORA. Misalnya pada <i>Second IORA Meeting of Experts on Maritime Safety and Security</i> di</p>

	<p>New Delhi pada 07 – 08 November 2017 lalu Deputi I Kemenko Maritim menjadi salah satu pembicara yang memaparkan mengenai isu IUU Fishing di kawasan Samudera Hindia.</p> <p><i>TNI Angkatan Laut</i></p> <p>TNI Angkatan Laut juga dilibatkan sebagai pelaksana dari kebijakan luar negeri Indonesia sesuai dengan pedoman operasional dan diplomasi TNI AL dalam UU No.34/2004 tentang TNI. Dalam penelitian ini pihak TNI AL yang terlibat adalah Sopsal dan Srena Mabes TNI AL.</p>
<p>Kelompok Pengamat</p>	<p><i>Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia</i></p> <p>LIPI dalam isu ini bertindak sebagai <i>Indonesia Focal Point Academic</i> yang mana menjadi corong untuk isu penelitian atau akademis yang berkaitan dengan IORA dan kawasan Samudera Hindia. LIPI pun berkoordinasi dengan Kemlu sebagai <i>Focal Point</i> utama Indonesia kepada IORA. LIPI dapat menggagas ataupun memberi masukan kepada Kemlu dalam tingkat nasional ataupun IORA Secretariat dalam tingkat regional pada forum IORA-G atau diskusi akademis yang diadakan IORA.</p>
	<p><i>Kementerian Pertahanan RI</i></p> <p>Kemhan dalam isu ini tidak terlibat secara langsung karena IORA tidak memiliki pilar kerja sama bidang pertahanan. Namun isu IORA dan keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia khususnya menjadi perhatian sejak Indonesia menjadi Ketua organisasi ini dan Kemhan pun memantau serta melakukan kajian-kajian terkait IORA dan terutama agenda prioritas isu keamanan dan keselamatan maritim.</p>

Akademisi / Praktisi Individu

- i. Prof. Hasjim Djalal
- ii. Laksamana TNI (Purn.) Dr. Marsetio
- iii. Laksamana Muda TNI Dr. Amarulla Octavian, S.T., M.Sc., D.E.S.D

Ketiga pengamat tersebut di atas merupakan akademisi sekaligus praktisi kemaritiman Indonesia. Dimana Prof. Hasjim Djalal terlibat langsung mendampingi Menteri Ali Alatas pada penandatanganan bergabungnya Indonesia pada IOR-ARC. Prof. Djalal juga masih aktif melakukan kajian terhadap isu keamanan maritim kawasan Samudera Hindia.

Laksamana Dr. Marsetio yang sekarang menjabat sebagai *Indonesia Special Envoy to International Maritime Organizatio* juga memiliki perhatian khusus terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia. Melalui pemahaman beliau dalam tataran tata kelola maritim internasional, pandangannya terhadap IORA membantu Peneliti dalam menemukan temuan-temuan penelitian.

Terkahir, Laksda Dr. Octavian yang juga merupakan Pembimbing I dalam penelitian ini juga merupakan Perwira Tinggi TNI AL yang aktif secara langsung pada forum IORA, terutama IOD. Berkedudukan sebagai pengamat dalam penelitian ini beliau menyampaikan apa yang terjadi dalam forum isu keamanan maritim IORA dan apa saja kendala dari peran IORA terhadap keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia.

b. Elemen Norma (*Norms*)

Elemen norma dalam analisa SSM adalah menjelaskan bagaimana kriteria, standar, dan/atau ketentuan yang berlaku terhadap posisi serta perilaku yang sesuai dengan peran. Norma yang dimaksud dalam penelitian ini adalah segala aturan atau pedoman yang tertulis maupun tidak terkait dengan bagaimana IORA Secretariat, Kemlu RI, Kemenko Maritim, serta TNI AL dalam memaksimalkan peran IORA dalam menjaga keamanan maritim kawasan Samudera Hindia.

Norma tersebut berdasar pada beberapa dokumen yang menjadi pedoman, seperti UNCLOS 1982 yang menjadi pedoman utama kebijakan tata kelola laut di dunia, IORA *Charter* sebagai landasan utama segala kebijakan yang dikeluarkan IORA, serta Jakarta *Concord* dan IORA *Action Plan 2017 – 2019* yang menjadi acuan isu prioritas keamanan maritim yang dibahas pada penelitian ini.

c. Elemen Nilai (*Values*)

Nilai atau *values* dalam penelitian ini dimaksudkan sebagai aspek kebenaran dari seluruh informan penelitian yang terlibat serta bagaimana penerjemahannya di lapangan. *Values* tersebut mengacu pada isu prioritas keamanan maritim oleh IORA yang dalam penelitian ini melihat apa yang diyakini oleh informan penelitian terhadap (i) Keadaan keamanan maritim di Samudera Hindia dan peran IORA terhadap isu tersebut, serta (ii) Sikap Indonesia yang dalam kepentingan di kawasan tersebut dan isu kepemimpinan di IORA. *Values* yang didapat adalah sebagai berikut:

(i) IORA dan Keamanan Maritim Samudera Hindia:

1. Isu keamanan maritim kawasan memang tepat dibahas dalam IORA;
2. Sebagian besar dari informan memandang peran IORA terhadap isu tersebut masih sangat minim;

3. Terdapat kendala-kendala yang mempengaruhi peran IORA terhadap isu tersebut, dimana kendala tersebut cenderung signifikan.

(ii) Kepentingan Indonesia di IORA dan Samudera Hindia:

1. Indonesia memiliki kepentingan terhadap dua hal tersebut, namun belum konsisten;
2. Isu kepemimpinan Indonesia di IORA sangat baik selama menjadi Ketua, harus dilanjutkan pasca menjabat;
3. Kemlu RI selaku *Focal Point* Indonesia di IORA belum memiliki mekanisme tindak lanjut hasil forum IORA, sehingga minim aksi dan inisiatif lanjutan

4.3.3 Analisis Tiga (Politik)

Analisis politik diyakini menentukan sesuatu yang boleh dilakukan dan tidak. Dalam analisis ini akan membedah struktur *power* pada sebuah situasi dan menentukan bagaimana mengatasinya. Dalam Analisis Tiga terdiri dari pembahasan *disposition of power* dan *nature of power* yang dibahas dari tiap institusi yang terkait dengan penelitian dari kelompok regulator, operator, dan pengamat dalam penelitian ini.

a. *Disposition of Power*

1. IORA Secretariat adalah *leading sector* dalam isu apapun di kawasan Samudera Hindia di bawah payung IORA itu sendiri. Dimana dalam IORA memiliki Sekjen dan Direktur sebagai *board of directors* dan masing-masing negara anggota diwakilkan oleh masing-masing Kementerian Luar Negeri sebagai *Focal Point* di tingkat nasional. Segala kebijakan dan strategi yang dikeluarkan oleh IORA Secretariat mengacu pada IORA Charter, seperti halnya Jakarta Concord. Jakarta Concord selanjutnya menjadi dokumen landasan tambahan yang bersifat *morally binding* yang dalam pelaksanaannya di pandu oleh IORA Action Plan 2017-2019.

2. Pada jajaran strategis nasional Indonesia, Kemlu RI adalah *Focal Point* atau corong Indonesia – IORA (dan sebaliknya). Dimana Kemlu RI akan melibatkan instrumen nasional lain yang dianggap relevan dengan isu yang dibahas di IORA pada forum-forumnya. Walau demikian, LIPI, Kemenko Maritim, dan TNI AL juga dilibatkan dalam forum IORA secara langsung oleh Kemlu RI dengan menyesuaikan topik pembahasan di IORA itu sendiri.

b. *Nature of Power*

1. Saat ini Indonesia menduduki posisi troika sebagai *Past Chair* dimana sebelumnya Indonesia menjabat sebagai Ketua IORA pada 2015-2017. Pada masa kepemimpinannya, Indonesia membawa IORA maju pesat dengan mengadakan KTT IORA untuk pertama kalinya. Indonesia juga menggagas pertemuan tingkat Kepala Negara untuk pertama kalinya, dimana sebelumnya forum IORA hanya dihadiri oleh maksimal Menteri Luar Negeri dari negara anggotanya. Prestasi kepemimpinan Indonesia ini diakui oleh IORA Secretariat sebagai pemimpin yang sangat mumpuni. Untuk saat ini Afrika Selatan adalah Ketua IORA 2017-2019 menggantikan Indonesia.

4.3.4 Rich Picture

Rich Picture bertujuan untuk memperoleh gambaran yang bersifat keseluruhan atas permasalahan dan temuan dari penelitian. *Rich Picture* merupakan gambaran dari tahapan SSM sebelumnya dan hasil pengambilan data Peneliti kepada informan yang dituangkan pada bentuk rancang gambar. Dalam *rich picture* berikut dapat dilihat bagaimana pandangan dari masing-masing informan terkait dengan isu penelitian yang dibahas, yaitu bagaimana peran IORA terhadap isu keamanan maritim Samudera Hindia, dan bagaimana kepentingan Indonesia di dalamnya. *Rich Picture* penelitian dapat dilihat pada halaman selanjutnya.

4.3.5 *System Thinking* Efektivitas Peran IORA terhadap Keamanan Maritim Samudera Hindia

Setelah menggambarkan permasalahan dan termuan dalam *rich picture*, selanjutnya dalam subbab ini akan dijabarkan proses ketiga dan keempat dari SSM. Dalam subbab ini akan dibahas dengan membuat *root definition* yang berfungsi untuk mengetahui apakah sistem penyelesaian masalah sudah relevan dengan situasi problematis, hasil dari analisa ini akan berupa model konseptual.

a. *Root Definition* Efektivitas Peran IORA dalam Keamanan Maritim Samudera Hindia

Root definition pada penelitian ini akan dirumuskan dalam dua pertanyaan yang merepresentasikan pertanyaan penelitian. Sesuai dengan teori SSM, pembahasan *root definition* menggunakan rumus PQR yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan Apa, Mengapa, dan Bagaimana (*What, Why, dan How*), rumus PQR yang dimaksud adalah sebagai berikut:

**“Melakukan (do) P, dengan (by) Q,
untuk mencapai (in order to achieve) R”**

Kemudian *root definition* yang telah dirumuskan akan diuji dan disempurnakan dengan CATWOE (*Cutomers, Actors, Tranformation, Worldview, Owners, Environment*). Pengidentifikasian dengan menggunakan CATWOE ini sesuai dengan langkah-langkah pengolahan data SSM. Model konseptual yang nanti akan dibuat menggunakan dasar dari hasil pengidentifikasian CATWOE tersebut.

Lalu, hasil dari CATWOE yang ditetapkan akan dianalisa lebih lanjut dengan kriteria ‘3E’ dari SSM untuk mengukur kinerja dari sistem aktivitas tersebut. ‘3E’ yang dianalisa dalam penelitian ini pada dasarnya memiliki struktur ‘5E’ yaitu *efficacy* (apakah proses transformasi benar-benar dapat mewujudkan hasil yang diinginkan), *efficiency* (apakah dapat berlangsung efisien / dengan penggunaan sumber daya yang minimal),

effectiveness (apakah dapat membantu tercapainya tujuan jangka panjang dalam rumus PQR), *elegance* (apakah dapat berlangsung dengan elegan), dan *ethicality* (apakah dapat dibenarkan secara moral). Adapun dalam penelitian ini hanya akan mengukur menggunakan '3E' yaitu *efficacy*, *efficiency*, dan *effectiveness*; dimana penilaian efektivitas disini yang juga akan menjawab obyek penelitian.

Tabel 4.2. *Root Definitions* Penelitian

<i>Root Definition</i>	Pertanyaan Penelitian (dalam bentuk pernyataan)	<i>Relevant System</i>
RD-1	Kebijakan IORA dalam isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia	Menjadikan keamanan maritim sebagai salah satu isu prioritas IORA (P) dengan mengadakan dialog terhadap isu tersebut (Q) untuk mencapai kondisi stabil di kawasan Samudera Hindia (R).
RD-2	Kepentingan Indonesia terhadap keamanan maritim di Samudera Hindia dan isu kepemimpinan di IORA	Berperan sebagai Ketua IORA pada 2015-2017 (P) dan menginisiasi KTT IORA hingga lahirnya Jakarta Concord dan IORA Action Plan 2017-2019 (Q) untuk digunakan sebagai landasan kerja IORA kedepannya (R).

Tabel 4.3. RD-1: Analisis CATWOE dan 3E

RD-1	Menjadikan keamanan maritim sebagai salah satu isu prioritas IORA (P) dengan mengadakan dialog terhadap isu tersebut (Q) untuk mencapai kondisi stabil di kawasan Samudera Hindia (R).
ANALISA CATWOE	
C (<i>Customer</i>)	Kawasan Samudera Hindia termasuk negara-negara di

	dalamnya.
A (<i>Actor</i>)	IORA Secretariat.
T (<i>Transformation</i>)	Memasukkan isu keamanan maritim dalam isu prioritas IORA.
W (<i>Worldview</i>)	Sebagai jalur perdagangan dan pelayaran dunia kawasan Samudera Hindia sangat penting untuk diperhatikan keamanan kawasannya, hal ini akan berpengaruh kepada aktivitas ekonomi dunia. IORA sebagai organisasi regional kawasan ini memiliki kewajiban untuk menjaga stabilitas kawasan.
O (<i>Owners</i>)	IORA Secretariat
E (<i>Environment</i>)	Ketimpangan ekonomi, politik, dan militer negara IORA serta kepentingan dari Troika yang menjabat.
KRITERIA 3E	
<i>Efficacy</i>	Isu keamanan maritim yang dibahas dalam agenda prioritas IORA berupa dialog atau <i>expert meeting</i> dapat diteruskan menjadi sebuah agenda nyata dalam isu keamanan maritim di bawah payung IORA.
<i>Efficiency</i>	Menggandeng IONS yang merupakan forum pertemuan Angkatan Laut negara-negara di Samudera Hindia dapat mempermudah langkah IORA dalam isu keamanan maritim.
<i>Effectiveness</i>	Meruntutkan strategi dan mengimplementasikan kebijakan IORA terhadap isu keamanan maritim yang saat ini masih dalam bentuk <i>talkshop</i> sebagai tindak lanjut dari dialog.

Tabel 4.4. RD-2: Analisis CATWOE dan 3E

RD-2	Berperan sebagai Ketua IORA pada 2015-2017 (P) dan menginisiasi KTT IORA hingga lahirnya Jakarta Concord dan IORA Action Plan 2017-2019 (Q) untuk digunakan sebagai landasan kerja IORA kedepannya (R).
ANALISA CATWOE	
C (<i>Customer</i>)	Diplomasi maritim Indonesia.
A (<i>Actor</i>)	Kementerian Luar Negeri RI, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI, TNI Angkatan Laut.
T (<i>Transformation</i>)	Setelah berperan sebagai Ketua IORA, Indonesia harus menginisiasi dengan membuat mekanisme tindak lanjut dari dialog isu keamanan maritim IORA.
W (<i>Worldview</i>)	Mekanisme tindak lanjut dari isu prioritas IORA, Jakarta Concord, dan IORA Action Plan sangat penting untuk mencapai tujuan organisasi.
O (<i>Owners</i>)	IORA Secretariat, Kemlu RI.
E (<i>Environment</i>)	Kepentingan nasional Indonesia di kawasan Samudera Hindia dan IORA.
KRITERIA CATWOE	
<i>Efficacy</i>	Kemlu RI selaku <i>focal point</i> Indonesia untuk IORA harus bisa menyusun mekanisme tindak lanjut dari hasil pertemuan atau dialog isu keamanan maritim yang dibahas di IORA. Agar jelas implementasinya seperti apa dan instrumen nasional lain yang terlibat dapat mengambil peran yang sesuai.
<i>Efficiency</i>	Kemlu RI menggandeng instrumen nasional terkait dengan isu yang dibahas saat pertemuan regional dengan tetap dipimpin oleh Kemlu sebagai perwakilan negara.
<i>Effectiveness</i>	Mekanisme kerja tindak lanjut dari hasil pertemuan IORA yang dapat digunakan kedepannya serta mendukung berjalannya <i>Action Plans</i> .

b. Conceptual Models Efektivitas Peran IORA dalam Keamanan Maritim Samudera Hindia

Dalam tahapan SSM selanjutnya adalah pembentukan model konseptual (tahap keempat dari tujuh tahap SSM) dengan menghubungkan seluruh kegiatan yang akan dilakukan dalam rangka proses T (pada CATWOE) sehingga menjadi suatu sistem yang utuh. Langkah ini dilakukan dengan menggabungkan semua langkah-langkah yang telah dilakukan [ada tahap ketiga atau *root definition* dalam penentuan sistem yang relevan yang dapat digunakan dalam penyelesaian permasalahan penelitian.

Tabel 4.5. Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-1

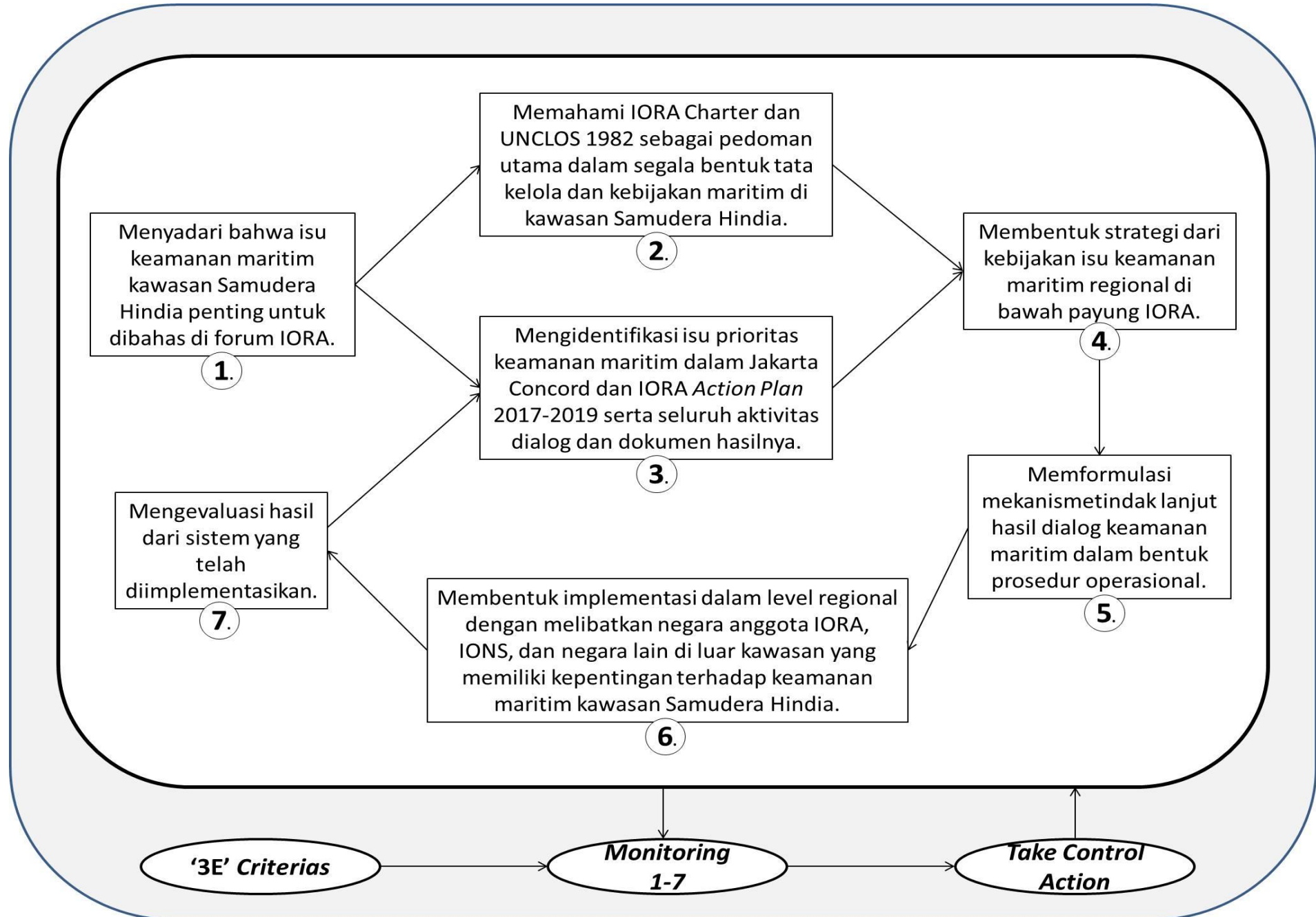
RD-1	Aktivitas	Deskripsi Aktivitas
Menjadikan keamanan maritim sebagai salah satu isu prioritas IORA (P) dengan mengadakan dialog terhadap isu tersebut (Q) untuk mencapai kondisi stabil di kawasan Samudera Hindia (R).	Aktivitas 1	Menyadari bahwa isu keamanan maritim kawasan Samudera Hindia penting untuk dibahas di forum IORA.
	Aktivitas 2	Memahami IORA Charter dan UNCLOS 1982 sebagai pedoman utama dalam segala bentuk tata kelola dan kebijakan maritim di kawasan Samudera Hindia.
	Aktivitas 3	Mengidentifikasi isu prioritas keamanan maritim dalam Jakarta Concord dan IORA <i>Action Plan</i> 2017-2019 serta seluruh aktivitas dialog dan dokumen hasilnya.

	Aktivitas 4	Membentuk strategi dari kebijakan isu keamanan maritim regional di bawah payung IORA.
	Aktivitas 5	Memformulasi mekanismetindak lanjut hasil dialog keamanan maritim dalam bentuk prosedur operasional.
	Aktivitas 6	Membentuk implementasi dalam level regional dengan melibatkan negara anggota IORA, IONS, dan negara lain di luar kawasan yang memiliki kepentingan terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia.
	Aktivitas 7	Mengevaluasi hasil dari sistem yang telah diimplementasikan.

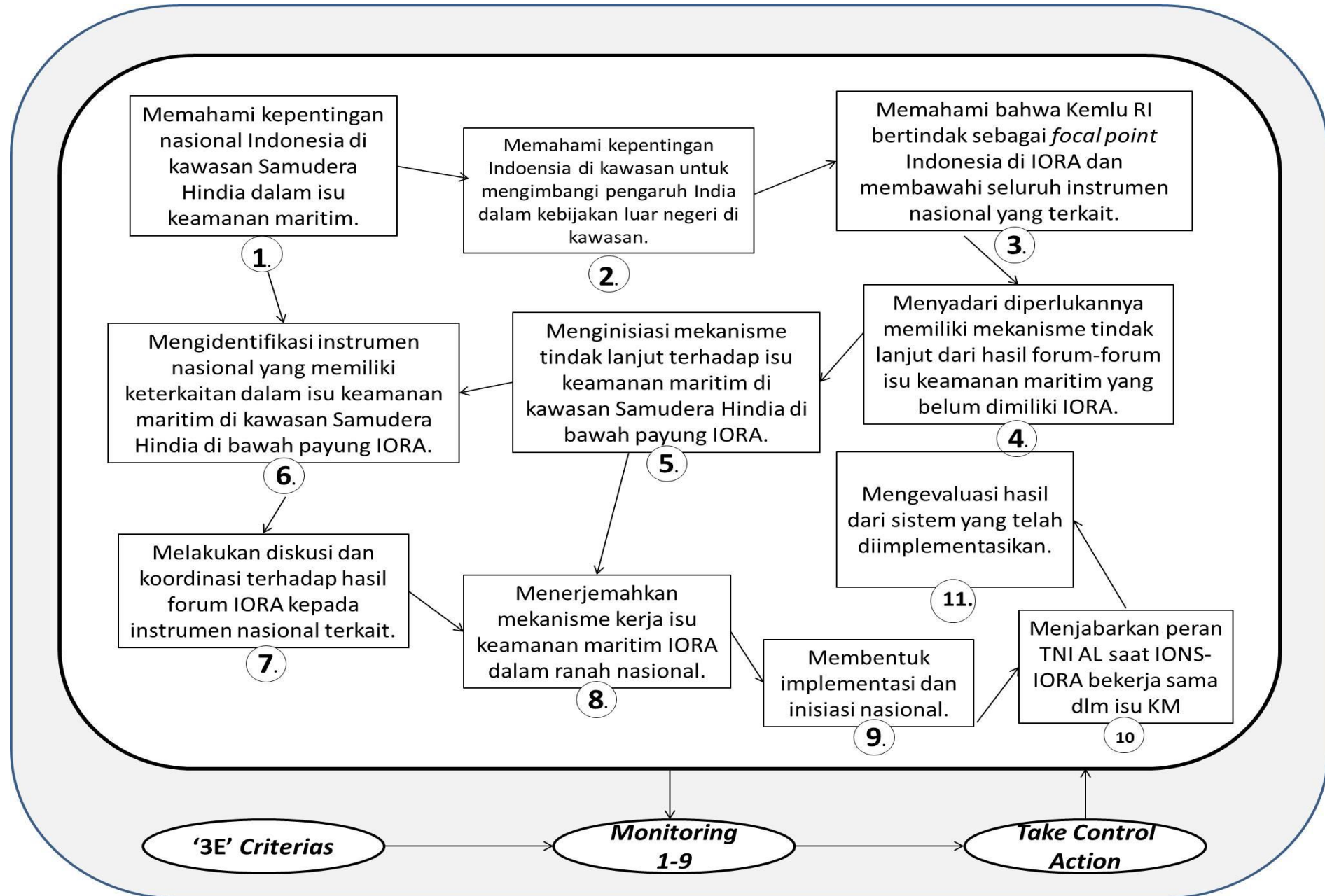
Tabel 4.6 Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-2

RD-2	Aktivitas	Deskripsi Aktivitas
<p>Berperan sebagai Ketua IORA pada 2015-2017 (P) dan menginisiasi KTT IORA hingga lahirnya Jakarta Concord dan IORA Action Plan 2017-2019 (Q) untuk digunakan sebagai landasan kerja IORA kedepannya (R).</p>	Aktivitas 1	Memahami kepentingan nasional Indonesia di kawasan Samudera Hindia dalam isu keamanan maritim.
	Aktivitas 2	Memahami kepentingan Indonesia di kawasan untuk mengimbangi pengaruh India dalam kebijakan luar negeri di kawasan.
	Aktivitas 3	Memahami bahwa Kemlu RI bertindak sebagai <i>focal point</i> Indonesia di IORA dan membawahi seluruh instrumen nasional yang terkait.
	Aktivitas 4	Menyadari diperlukannya memiliki mekanisme tindak lanjut dari hasil forum-forum isu keamanan maritim yang belum dimiliki IORA.
	Aktivitas 5	Menginisiasi mekanisme tindak lanjut terhadap isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia di bawah payung IORA.
	Aktivitas 6	Mengidentifikasi instrumen nasional yang memiliki keterkaitan dalam isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia di bawah payung IORA.
	Aktivitas 7	Melakukan diskusi dan koordinasi terhadap hasil forum IORA kepada

		instrumen nasional terkait.
	Aktivitas 8	Menerjemahkan mekanisme kerja isu keamanan maritim IORA dalam ranah nasional.
	Aktivitas 9	Membentuk implementasi dan inisiasi nasional.
	Aktivitas 10	Menjabarkan peran TNI AL saat IONS-IORA bekerja sama dalam isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia.
	Aktivitas 11	Mengevaluasi hasil dari sistem yang telah diimplementasikan.



Gambar 4.13 Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-1



Gambar 4.14 Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-2

4.3.6 Perbandingan Model Konseptual dengan Realitas

Tahap selanjutnya, tahap kelima, adalah perbandingan model konseptual dengan realitas yang ditemukan di dunia nyata (temuan di lapangan saat pengumpulan data) untuk menemukan sebuah *comparison of models and the real world*. Dari berbagai temuan yang didapat akan menjadi rumusan langkah tindakan untuk perbaikan yang dapat direkomendasikan sebagai penyelesaian masalah di lapangan. Mengacu pada kedua model konseptual yang telah dibuat sebelumnya, terdapat proses transformasi (T) yang berisi sistem aktivitas manusia mengenai peran IORA dalam keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia dalam kondisi internal dan eksternal. Peneliti selanjutnya menentukan pertanyaan guna meninjau ulang situasi problematis dunia nyata berdasarkan sistem aktivitas dalam model konseptual. Pertanyaan dibentuk berdasarkan pemikiran logis dari peneliti sebagai praktisi SSM.

Tabel 4.7 Perbandingan Model Konseptual RD-1

No.	Aktivitas	Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata?; Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi?	Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut?	Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (<i>sustain</i>)?; Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)?
1.	Menyadari bahwa isu keamanan maritim kawasan Samudera Hindia penting untuk dibahas di forum IORA.	Telah terlaksana, sebagai fondasi awal atas <i>awareness</i> terhadap isu keamanan kawasan.	Dalam konteks IORA yang terlibat adalah seluruh negara anggota organisasi ini di mana masing-masing negara diwakili oleh Kementerian	Hal ini menjadi dasar dari dilakukannya dialog atau <i>meeting expert</i> di IORA yang membawa isu keamanan maritim.

			Luar Negeri sebagai <i>focal point</i> .	
2.	Memahami IORA Charter dan UNCLOS 1982 sebagai pedoman utama dalam segala bentuk tata kelola dan kebijakan maritim di kawasan Samudera Hindia.	Telah terlaksana, hal ini menjadi dasar dan norma dari segala kebijakan yang dikeluarkan IORA terkait tata kelola di laut.	IORA Secretariat	Karena hukum laut internasional harus menjadi dasar dari segala kebijakan tata kelola di laut, termasuk kawasan Samudera Hindia, maka aktivitas ini menjadi mutlak.
3.	Mengidentifikasi isu prioritas keamanan maritim dalam Jakarta Concord dan IORA <i>Action Plan</i> 2017-2019 serta seluruh aktivitas dialog dan dokumen hasilnya.	Telah terlaksana, isu ini dianggap penting karena secara langsung maupun tidak akan berpengaruh kepada isu perekonomian dari negara-negara anggota IORA itu sendiri.	IORA Secretariat	Pembahasan isu keamanan maritim masih pada tahap <i>talkshop</i> . Perlu ditindaklanjuti dalam strategi praktis hingga implementasi seperti apa bentuk keamanan maritim yang diinginkan oleh IORA
4.	Membentuk strategi dari kebijakan isu keamanan maritim regional di bawah payung IORA.	Aktivitas ini belum terlaksana.	IORA Secretariat	Adanya <i>Action Plan</i> 2017-2019 menekankan isu keamanan maritim hanya pada SAR. Pengertian 'keamanan maritim' perlu dibahas juga untuk memperjelas arah dari isu prioritas ini.
5.	Memformulasi mekanismetindak lanjut hasil dialog keamanan maritim dalam bentuk prosedur	Aktivitas ini belum terlaksana.	IORA Secretariat	Keamanan maritim sejatinya tidak dapat dicapai hanya dengan diskusi, harus ada

	operasional.			bentuk praktis dari konsentrasi terhadapnya. Hasil dialog yang diadakan IORA hendaknya ditindaklanjuti dan diterjemahkan dalam kegiatan yang lebih signifikan dan nyata bentuknya.
6.	Membentuk implementasi dalam level regional dengan melibatkan negara anggota IORA, IONS, dan negara lain di luar kawasan yang memiliki kepentingan terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia.	Aktivitas ini belum terlaksana.	IORA Secretariat, IONS, dan mitra IORA lainnya yang terkait	Karena kawasan Samudera Hindia juga memiliki forum Angkatan Laut bernama IONS, akan lebih efisien apabila IORA dapat menggandeng IONS dalam isu prioritas keamanan maritim. Misalnya, hasil dialog IORA diberikan kepada IONS untuk dibawa ke tahap lebih lanjut (mekanisme disusun kemudian).
7.	Mengevaluasi hasil dari sistem yang telah diimplementasikan.	Aktivitas ini belum terlaksana.	IORA Secretariat	Evaluasi adalah bagian terpenting dari pelaksanaan kebijakan. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan, dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap

				mana perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamika dan hasil evaluasi itu sendiri.
--	--	--	--	--

Tabel 4.8 Perbandingan Model Konseptual RD-2

No.	Aktivitas	Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata?; Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi?	Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut?	Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (<i>sustain</i>)?; Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)?
1.	Memahami kepentingan nasional Indonesia di kawasan Samudera Hindia dalam isu keamanan maritim.	Telah terlaksana. Kepentingan Indonesia terhadap kawasan Samudera Hindia dinyatakan dalam pidato tahunan Menteri Luar Negeri 2017.	Kemlu RI, Kemenko Maritim RI, TNI AL, Kemhan RI, LIPI.	Karena fokus nasional pada isu keamanan maritim masih sangat minim, maka perlu dikhususkan untuk menjadi acuan nasional terhadap isu keamanan maritim terhadap kawasan. Apabila sudah diutarakan secara gamblang fokus keamanan maritim di kawasan, maka kedepannya akan lebih jelas

				bagaimana posisi Indonesia.
2.	Memahami kepentingan Indoensia di kawasan untuk mengimbangi pengaruh India dalam kebijakan luar negeri di kawasan.	Aktivitas ini belum terlaksana.	Kemlu RI.	Perlu ditindaklanjuti sebagai wujud politik luar negeri Indonesia di kawasan Samudera Hindia.
3.	Memahami bahwa Kemlu RI bertindak sebagai <i>focal point</i> Indonesia di IORA dan membawahi seluruh instrumen nasional yang terkait.	Telah terlaksana. Seluruh instrumen nasional yang terkait dengan isu ini memahami bahwa Kemlu lah yang menjadi corong Indonesia.	Kemlu RI, Kemenko Maritim RI, TNI AL, Kemhan RI, LIPI.	Aktivitas ini bersifat mutlak.
4.	Menyadari diperlukannya memiliki mekanisme tindak lanjut dari hasil forum-forum isu keamanan maritim yang belum dimiliki IORA.	Telah terlaksana. Kemlu menjabarkan bahwa kinerja IORA kedepannya akan menggunakan <i>Action Plan 2017-2019</i> sebagai acuan.	Kemlu RI, Kemenko Maritim RI, TNI AL, Kemhan RI, LIPI.	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan dan dokumen sebelumnya. Bukan mengganti, namun bersifat mendukung implementasi.
5.	Menginisiasi mekanisme tindak lanjut terhadap isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia di bawah payung IORA.	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemlu RI, TNI AL.	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan dan dokumen sebelumnya. Bukan mengganti, namun bersifat mendukung implementasi.
6.	Mengidentifikasi instrumen nasional yang memiliki keterkaitan dalam isu keamanan maritim di	Telah terlaksana. Dalam forum keamanan maritim Kemlu telah menggandeng TNI AL,	Kemlu RI.	Aktivitas ini bersifat mutlak karena bagaimanapun juga Kemlu memerlukan masukan

	kawasan Samudera Hindia di bawah payung IORA.	Kememkomar, dan peneliti LIPI		dari instrumen yang betul-betul berkecimpung di isu keamanan maritim.
7.	Melakukan diskusi dan koordinasi terhadap hasil forum IORA kepada instrumen nasional terkait.	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemlu RI.	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan dan dokumen sebelumnya. Bukan mengganti, namun bersifat mendukung implementasi.
8.	Menerjemahkan mekanisme kerja isu keamanan maritim IORA dalam ranah nasional.	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemlu RI	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan dan dokumen sebelumnya. Bukan mengganti, namun bersifat mendukung implementasi.
9.	Membentuk implementasi dan inisiasi nasional.	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemlu RI, Kemenko Maritim RI, TNI AL.	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan dan dokumen sebelumnya. Bukan mengganti, namun bersifat mendukung implementasi.
10.	Menjabarkan peran TNI AL saat IONS-IORA bekerja sama dalam isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia.	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemlu RI, Kemenko Maritim RI, TNI AL.	Perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan dan dokumen sebelumnya. Bukan mengganti, namun bersifat mendukung implementasi.
11.	Mengevaluasi hasil dari sistem yang telah	Aktivitas ini belum terlaksana	Kemlu RI, Kemenko Maritim RI,	Evaluasi adalah bagian

	diimplementasikan.		TNI AL, Kemhan RI, LIPI.	terpenting dari pelaksanaan kebijakan. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan, dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap mana perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamika dan hasil evaluasi itu sendiri.
--	--------------------	--	--------------------------	--

4.4 Efektivitas Peran IORA dari Perspektif Indonesia

Setelah tahap perbandingan model konseptual maka penelitian ini akan meninjau lebih lanjut dengan menggunakan teori, konsep, dan hasil penelitian terdahulu. Paradigma Regionalisme digunakan untuk melihat permasalahan, kondisi obyek penelitian, dan temuan di lapangan yang selanjutnya dianalisa lebih lanjut. Regionalisme merupakan paradigma yang tepat dalam penelitian ini guna melihat penyelesaian masalah secara regional Samudera Hindia di bawah payung IORA. Teori, konsep, dan penelitian terdahulu yang dianggap relevan terhadap penelitian ini juga sangat diperhatikan kedudukannya dan dijadikan *key performance index* serta membentuk pola pikir dari penelitian terutama dalam isu keamanan maritim dan tata kelola samudera itu sendiri. Proses analisis ini dapat juga disebut refleksi teoretis.

Refleksi teoretis ini mengacu pada tabel perbandingan model konseptual. Tahap ini adalah tahap keenam dari tujuh tahap analisa SSM, dimana pada subbab ini akan merumuskan saran tindakan yang nyata untuk dilakukan yang didapat dari analisa dan *logic of thinking* praktisi penelitian SSM. Selanjutnya tahap akhir dari SSM adalah *design of action program* yang akan ditekankan pada akhir dari tesis ini dimana bagian tersebut merupakan intisari dari hasil analisa di sub-bab ini.

4.4.1 Peran IORA terhadap Keamanan Maritim Kawasan Samudera Hindia

IORA sebagai organisasi regional kawasan Samudera Hindia memiliki kewajiban dan tanggung jawab dalam isu-isu yang terjadi di kawasan tersebut yang mana diatur dalam dokumen IORA Charter dan enam isu prioritas dari IORA itu sendiri. Terdapat beberapa hal yang menjadi tantangan dari berjalannya kebijakan yang dikeluarkan IORA, terutama dalam isu keamanan maritim. Seperti yang diungkapkan oleh beberapa informan dari penelitian ini, tantangan tersebut mencakup antara lain perbedaan latar belakang negara IORA yang sangat signifikan, tindak kejahatan maritim yang terjadi di titik tertentu, hingga belum adanya

mekanisme seperti apa yang dianggap cocok dan jelas untuk dijalankan dalam pelaksanaan peran menjaga keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia. Dalam melihat bagaimana sejatinya peran IORA dalam menjaga keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia, maka terlebih dahulu harus dipahami apa saja ancaman umum dari masing-masing negara IORA serta kepentingan kolektif terhadap isu keamanan maritim khususnya.

4.4.1.1 Mapping Common Threats and Collective Interests

Dalam pemikiran regionalisme implementasi dari sebuah institusi yang menggambarkan identitas tertentu dan membentuk tindakan kolektif dalam sebuah wilayah geografis akan menghasilkan ekspresi atas identitas dan tujuan umum. Menurut Nye (1968) kawasan adalah kumpulan sejumlah negara yang dihubungkan oleh unsur geografis dan memiliki tingkat saling ketergantungan satu sama lain.

Berbicara mengenai kawasan berarti harus memahami kondisi geografis, harus memahami peta. Lingkungan fisik atau geografis yang diperhatikan dalam konteks penelitian ini adalah wilayah Samudera Hindia dan negara-negara di dalamnya (dan/atau sekelilingnya) yang merupakan anggota dari organisasi IORA. Dengan memahami geopolitik maritim maka dapat melihat *pattern* dari ancaman maritim di kawasan tersebut, serta bagaimana kepentingan kolektif dari negara-negara anggota IORA.

Karakter dan tradisi sebuah lingkup masyarakat akan dipengaruhi oleh peluang geografis yang pada akhirnya menghasilkan geostrategi dari negara-negara tersebut (Mackinder, 1890). Dilanjutkan bahwa geostrategi akan melibatkan penentuan geografis operasi militer serta perencanaan tata kelola hingga pengerahan kekuatan militer terhadap lingkungan tersebut (Bandoro, 2012). Prinsip ini dapat membawa kita melihat bagaimana kepentingan kolektif dari negara-negara anggota IORA, khususnya dalam penelitian ini membahas isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia.

Kawasan Samudera Hindia yang dinilai strategis dapat membawa keuntungan bagi negara di sekitarnya karena memberukan nilai signifikansi. Nilai itu bisa menjadi alat untuk mencapai kepentingan nasional negara yang juga otomatis menarik serta mengikat untuk tetap menjaga stabilitas dari kawasan tersebut. Dalam kajian keamanan maritim meyakini bahwa ancaman terhadap isu maritim tidak hanya berjibaju pada isu tradisional. Perlu diketahui bersama bahwa kawasan Samudera Hindia merupakan kawasan perairan yang di dalamnya terjadi berbagai kejahatan maritim di beberapa titik yang berbeda. Kejahatan maritim sendiri secara umum dapat dilihat dalam tiga kelompok besar, yaitu kejahatan maritim tradisional, kejahatan maritim secara non-tradisional, dan kejahatan terorisme maritim, selengkapnya dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.9 Kejahatan Maritim di Kawasan Samudera Hindia(secara umum, diolah dari beberapa sumber oleh Peneliti)

Jenis Kejahatan Maritim (Shemella, 2016:2)	Kejahatan Maritim di Kawasan Samudera Hindia
Tradisional (Pembajakan, Perompakan)	<ul style="list-style-type: none"> • Pembajakan yang terjadi di kawasan Samudera Hindia tidak tersebar merata di setiap titik, melainkan terjadi kebanyakan di perairan sekitar Somalia. Sedangkan Perompakan terjadi di beberapa titik seperti Telur Persia, perairan selatan India, dan Selat Malaka (data lebih lanjut ditunjukkan di Bab 1).
Non-tradisional (IUU Fishing, cyber, imigran gelap, polusi lingkungan, penyelundupan)	<ul style="list-style-type: none"> • Penyelundupan narkoba dengan tiga jenis terbanyak yang diselundupkan: heroin, ATS, dan ganja melalui perairan di barat, utara, dan timur Samudera Hindia (peta penyebaran ditunjukkan di Bab1); • Penyelundupan senjata api yang mayoritas merupakan tipe SALW (peta penyebaran ditunjukkan di Bab1); • Penyelundupan imigran gelap dengan menggunakan jalur di Samudera Hindia paling banyak terjadi melewati dua jalur, yaitu: dari utara Laut Merah dan 'Tanduk

	<p>Afrika' menuju selatan Semenanjung Arab, dan dari kawasan Asia menuju timur Semenanjung Arab dan Teluk Persia);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dalam kasus <i>IUU Fishing</i> berdasarkan data <i>IUU Watch</i> di kawasan Samudera Hindia secara umum mengalami kerugian hingga 400 juta dolar Amerika per tahun akibat <i>IUU Fishing</i>.
Terorisme Maritim (Bertujuan politik)	<ul style="list-style-type: none"> • Di kawasan Samudera Hindia kelompok teroris yang tercatat menjalankan aksi terorisme maritim antara lain Al-Qaeda pada 2012 di bawah pimpinan Abd Al-Rahim Al-Nashiri yang melakukan aksi di sekitar Yaman, Bab Al-Mandeb, dan Teluk Aden. • Selain itu juga tercatat kelompok teroris yang menjalankan aksi terorisme maritim di Teluk Persia di bawah komando AAB (2004-2010).

Berbagai jenis kejahatan maritim yang terjadi di kawasan Samudera Hindia terjadi pada hampir di setiap titik di jalur pelayaran di kawasan ini, dengan masing-masing titik memiliki tingkat kerawanan terhadap jenis kejahatan maritim yang berbeda.

Secara umum, ancaman maritim di kawasan Samudera Hindia yang mengancam tidak hanya stabilitas kawasan dan SLOC/SLOT namun juga akan berdampak ke keamanan maritim nasional negara-negara di sekitar kawasan ini. Konteks *common threats* isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia meliputi isu kedaulatan maritim (*freedom of navigation*, kedaulatan nasional, isu perbatasan, pengelolaan ZEE), ketahanan energi dunia (meliputi migas yang menjadi sumber daya besar yang berpotensi menimbulkan konflik antar negara dalam penguasaan energi tersebut), isu perubahan iklim, *social cohesion* dimana perbedaan latar belakang sosial politik dari negara-negara pantai di kawasan ini menjadi penghambat berkembangnya kawasan, hadirnya negara *super power* di kawasan untuk memperkuat hegemoni seperti Cina dan Amerika,

serta arsitektur keamanan kawasan yang sangat minim merupakan hal-hal yang dihadapi bersama oleh negara-negara di kawasan Samudera Hindia.

Kepentingan kolektif dari negara-negara di IORA menjadi dasar dari kerjasama yang diadakan di bawah payung organisasi IORA. Dalam IORA Charter disebutkan bahwa IORA memiliki prinsip fundamental untuk memfasilitasi dan mempromosikan kerjasama ekonomi antar negara anggotanya, dimana salah satunya berlandaskan pada isu prioritas yang antara lain adalah isu keamanan maritim. Isu keamanan maritim menjadi prioritas bersama karena kondisi kawasan Samudera Hindia yang aman, terkendali, dan stabil akan menjadi penyokong perkembangan dari negara-negara pantai yang juga anggota IORA. Melihat banyaknya kejahatan maritim yang terjadi di kawasan Samudera Hindia baik kejahatan ancaman maritim tradisional, non-tradisional, hingga terorisme maritim, maka sangat penting untuk membawa isu ini untuk mendukung berjalannya aktivitas pasokan energi, dan sumber daya yang andal, tanpa gangguan dan aman di seluruh kawasan Samudera Hindia.

Kerjasama bidang maritim oleh IORA dideklarasikan pada 2015 (dalam dokumen IORA IOR/15COM/REP/15/1.14/2) yang menyatakan bahwa kerjasama dalam bidang ini akan didasarkan pada hukum laut internasional yang melibatkan koordinasi instrument-instrumen maritim dan pihak yang memiliki otoritas terkait dengan isu keamanan maritim seperti *IUU Fishing*, imigran gelap, polusi laut (lingkungan), penyelundupan narkoba dan senjata, hingga isu perubahan iklim. Dalam tindak lanjutnya dinyatakan kembali pada Jakarta Concord (2017) dan pada IORA *Action Plan*, yang memang memerlukan tindak lanjut atau mekanisme lanjutan untuk menerjemahkan kebijakan yang telah dibuat menjadi tahapan strategi dan implementasi di lapangan.

4.4.1.2 IORA dan Regionalisme di Samudera Hindia

Praktek dalam koordinasi dan hubungan sosial, ekonomi, dan inisiatif politik dalam sebuah kawasan regional yang terdiri dari beberapa negara akan menghasilkan hubungan geografis dan saling ketergantungan antara satu sama lain (Nye, 1968). Dalam konteks IORA tantangan terbesarnya adalah *gap* atau rentang perbedaan latar belakang negara anggotanya dari sisi ekonomi, politik, militer, bahkan sosial budaya (Fawceet, 2004).

Keberhasilan dari wujud regionalisme dapat dilihat dari implementasi kelembagaan dan pelibatan negara sebagai aktornya. Regionalisme juga dipandang sebagai kebijakan yang diteruskan dalam regionalisasi sebagai proses dalam mencapai tujuan regional yang berujung pada implikasi terciptanya kesejahteraan dan tujuan ekonomi yang ditopang dengan isu keamanan dan pencapaian stabilitas kawasan.

Peran dari IORA menjadi penting dalam mewujudkan regionalisme kawasan Samudera Hindia. Peran dari sebuah subyek harus mampu memainkan pendekatan fungsional, interaksi simbolik, struktural, organisasional, hingga peran kognitif (Bidle, 1986). Dalam hal ini IORA harus bisa menerjemahkan bagaimana harapan bersama dan normatif dari negara-negara anggotanya terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia.

Peran dari IORA adalah mengatasi permasalahan yang dihadapi negara anggota dalam konteks yang dibahas sebagai landasan kerjasama organisasi, yaitu menciptakan stabilitas di kawasan Samudera Hindia yang akan mendukung terciptanya kesejahteraan negara-negara anggota IORA. Harapan bersama dan normatif dari negara anggota IORA menciptakan bagaimana peran dari organisasi ini, bagaimana secara pendekatan fungsional dapat menggambarkan wajah dari sistem sosial yang stabil sebagai sarana dalam menjelaskan bagaimana sistem sosial tersebut mencapai kondisi stabil. IORA sebagai organisasi regional mengemban harapan negara anggotanya untuk dapat menjalankan sisten

tersebut, dalam konteks ini dapat berupa sistem tata kelola kawasan Samudera Hindia.

Kondisi kawasan Samudera Hindia dipengaruhi dan mempengaruhi geopolitik dunia, globalisasi, dan keseimbangan sosio-ekonomi. Dalam tata kelola kawasan Samudera Hindia, IORA menciptakan *ocean governance initiative* dalam bentuk rumusan-rumusan jangka panjang yang dibentuk secara regional, melaksanakan manajemen adaptif, pendekatan dengan interaksi berasaskan organisasi, hingga menciptakan forum bagi negara-negara pantai yang merupakan anggotanya untuk bertemu dan mengembangkan pemahaman multidisiplin tentang bagaimana mengelola kawasan ini.

Regionalisme kawasan ini juga berhubungan dengan *blue economy* di mana IORA memandang pentingnya Samudera Hindia sebagai penghubung utama antara semua negara anggota IORA menjadi lebih diperhatikan dari sebelumnya terutama dengan meningkatnya minat pada sektor perekonomian yang dianggap mempunyai potensi yang besar dan cepat untuk meningkatkan skala pertumbuhan GDP di wilayah Samudera Hindia. Dalam kegiatan *IORA Blue Economy Core Group* pertama membahas tentang '*Promoting Fishing Aquaculture and Maritime Safety & Security Cooperation in Indian Ocean Region*' memberikan pemahaman bahwa isu ekonomi dan keamanan saling menopang satu sama lain. Perekonomian yang stabil di kawasan ini dianggap akan mendukung kegiatan keamanan maritim kedepannya. Sebaliknya, aman dan stabilnya kawasan Samudera Hindia juga tentu akan mendukung lancarnya kegiatan perekonomian negara pantai dan seluruh negara yang berkepentingan di kawasan ini.

Tidak semua negara pantai di kawasan Samudera Hindia merupakan anggota IORA, hal ini terjadi karena faktor politik yang mempengaruhi disetujui atau tidaknya sebuah anggota bergabung dalam IORA, misalnya Pakistan yang hingga saat ini aplikasinya untuk bergabung dengan IORA ditolak oleh India yang memiliki pengaruh di

IORA sebagai pendiri dan salah satu negara hegemoni di kawasan ini. Dalam konteks realisme, sulit untuk mementingkan kepentingan regional di atas kepentingan nasional. Namun seharusnya bergabungnya negara pantai lainnya (yang belum bergabung) dengan IORA dapat dikonsiderasikan untuk mendapatkan pemikiran-pemikiran baru terhadap kemajuan IORA itu sendiri. Kembali ke contoh Pakistan, Pakistan memiliki pelabuhan maju seperti Karachi yang juga menjadi salah satu pelabuhan penting di kawasan ini. Mungkin saja bergabungnya Pakistan dengan IORA dapat memperkuat regionalisme dan memajukan organisasi ini terlebih dalam perannya terhadap isu keamanan maritim kawasan.

Berdasarkan hasil temuan di lapangan, IORA fokus pada menaikkan aktivitas ekonomi negara anggotanya yang dianggap masih kurang dan bahkan tergolong negara-negara LDC. Latar belakang negara-negara anggota IORA yang sangat beragam yang sebagian kecil merupakan negara maju, sebagian lainnya negara berkembang, dan lainnya tergolong LDC. Tercetusnya program IORA *Special Fund* yang dengan pendanaan ini ditujukan untuk dapat menumbuhkan geliat ekonomi negara tersebut sehingga rentang perbedaan antar negara anggota IORA tidak terlampau signifikan.

Kegiatan perekonomian ini merupakan dasar yang dilakukan oleh IORA yang diharapkan dapat mendukung pilar-pilar kerja IORA yang selanjutnya dapat mendukung kerjasama lainnya khususnya bidang keamanan maritim. Di samping lain, kemungkinan-kemungkinan untuk bekerja sama dengan negara adidaya di luar IORA untuk mendukung isu prioritas keamanan maritim sangat mungkin dilaksanakan. Isu keamanan maritim yang tidak dapat hanya dapat tercapai dengan dialog saja harus memperhatikan faktor lain, seperti kerjasama intelijen maritim, angkatan laut, *capacity building*, hingga hibah teknologi.

Dalam memahami IORA *Charter* dan UNCLOS 1982 sebagai pedoman utama dalam segala bentuk tata kelola kawasan ini dijadikan sebagai dasar dan norma dari segala kebijakan yang dikeluarkan IORA.

Isu keamanan maritim menjadi isu yang makin diperhatikan oleh berbagai pihak baik dalam skala nasional, regional, maupun internasional. Tidak terkecuali kawasan Samudera Hindia yang merupakan salah satu jalur perdagangan dan pelayaran tersibuk dan terpenting di dunia. Kejahatan maritim yang terjadi di kawasan ini menjadi salah satu isu prioritas IORA. Isu keamanan maritim dianggap penting karena secara langsung maupun tidak akan berpengaruh kepada isu perekonomian negara anggota IORA itu sendiri, maka dari itu isu ini selalu dibahas dalam pertemuan IORA.

Dari hasil analisa perbandingan model konseptual ditemukan rentang antara *real world* dan *system thinking* yang di sisi lain aktivitasnya belum dilakukan oleh instrumen terkait. Pertama adalah belum berjalannya aktivitas membentuk strategi dari kebijakan isu keamanan maritim regional di bawah payung IORA. Dalam *system thinking* dinilai perlu adanya aktivitas ini sebagai proses dalam model konseptual yang berlangsung, maka dari itu alternatif yang diusulkan dalam penelitian ini adalah memberdayakan dengan adanya pembahasan terhadap pengertian ‘keamanan maritim’ untuk memperjelas arah dari isu prioritas ini, karena dalam *Action Plan 2017-2019* menekankan isu keamanan maritim hanya pada SAR padahal elemen keamanan maritim mencakup lebih luas.

Kedua, aktivitas memformulasi mekanisme tindak lanjut hasil dialog keamanan maritim dalam bentuk prosedur operasional dalam *real world* belum dilakukan, padahal dalam *system thinking* aktivitas ini dianggap sangat penting sebagai wujud peran IORA terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia. Keamanan maritim sejatinya tidak dapat dicapai hanya dengan diskusi, harus ada bentuk praktis dari konsentrasi terhadapnya. Hasil dialog yang diadakan IORA hendaknya ditindaklanjuti dan diterjemahkan dalam kegiatan yang lebih signifikan dan nyata bentuknya.

Ketiga, aktivitas membentuk implementasi dalam level regional dengan melibatkan negara anggota IORA, IONS, dan negara lain di luar

kawasan yang memiliki kepentingan terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia belum terjadi karena IORA belum melihat signifikansi lebih jauh dari isu keamanan maritim untuk dibawa ke ranah operasional. Melihat kawasan Samudera Hindia juga memiliki forum Angkatan Laut bernama IONS, akan lebih efisien apabila IORA dapat menggandeng IONS dalam isu prioritas keamanan maritim. Misalnya, hasil dialog IORA diberikan kepada IONS untuk dibawa ke tahap lebih lanjut (mekanisme disusun kemudian).

Terakhir, aktivitas evaluasi hasil dari sistem yang telah diimplementasikan penting dalam mengukur sebagaimana efektif berjalannya sebuah kebijakan dan menemukan celah yang dapat memungkinkan menghasilkan perubahan atau gagasan lain. Evaluasi adalah bagian terpenting dari pelaksanaan kebijakan. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan, dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap mana perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamika dan hasil evaluasi itu sendiri.

4.4.1.3 Efektivitas Peran IORA terhadap Keamanan Maritim Samudera Hindia

Bentuk implementasi IORA terhadap regionalisme dapat dilihat dari bagaimana IORA mampu melibatkan negara anggotanya untuk mencapai tujuan regional, yang mana tertulis dalam IORA Charter sebagai dasar pedoman dari setiap pergerakan IORA. Isu keamanan maritim harus menjadi acuan utama karena akan mendukung isu prioritas lainnya, karena apabila stabilitas kawasan dapat terjaga maka seluruh aktivitas isu prioritas lain akan tertopang, begitu juga kegiatan ekonomi. Hal ini sejalan dengan pemikiran Mahan (1879) bahwa untuk menguasai dunia maka harus menguasai perdagangan dunia yang mana jantung dari keberhasilan perdagangan dunia terjadi di laut, maka dengan menguasai laut maka otomatis akan menguasai perdaganga dunia; siapa yang mau mengintrol dunia harus mampu mengontrol laut.

Dalam mencapai keamanan maritim kawasan, walau dalam konteks internasional belum memiliki satu definisi yang solid mengenai apa dan bagaimana keamanan maritim itu, namun kesepakatan bahwa inti dari keamanan maritim adalah bagaimana menciptakan kondisi bebas dari ancaman dan kejahatan maritim dapat dijadikan sebagai acuan dalam bagaimana model skenario keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia. Keamanan maritim secara keseluruhan dapat dilihat dari perspektif keterpenuhan keamanan dari laut itu sendiri, proteksi keamanan batas wilayah maritim, aktivitas militer di laut, tata kelola, hingga regulasi keamanan terhadap sistem transportasi dan aktivitas maritim (Rahman, 2009).

IORA dalam posisinya sangat bisa bermain di tata kelola Samudera Hindia yang sesuai dengan mandat dari IOR *Charter* sebagai pedoman jalan organisasi. Tata kelola yang baik oleh IORA dapat dijadikan pertimbangan tantangan ruang laut secara menyeluruh, sebagai kohersi antara visi jangka panjang, menengah, dan pendek, sebagai media promosi kolaborasi antar negara (regionalisme) untuk menciptakan pendekatan kooperatif atas permasalahan yang terjadi di kawasan, untuk pengembangan hubungan horizontal antar sektor hingga tercapainya koordinasi terhadap pembangunan ekonomi, dan sebagai integrasi antar kelembagaan yang dalam kasus ini dapat berbentuk mitra kerja dari IORA dalam menciptakan kesinambungan dalam perumusan kebijakan dan upaya pengembangan tata kelola di tingkat nasional dan regional.

IORA telah menyuarkan isu-isu prioritas kerjanya yang mana salah satunya membahas tentang keamanan maritim yang menjadi fokus dari penelitian ini. Sayangnya, IORA ditemukan belum memiliki pandangan jelas tentang bagaimana keamanan maritim yang ingin dicapai di kawasan ini, dalam penelitian ini akan memberikan model skenario bagaimana IORA dapat mencapai peran efektifnya untuk menciptakan keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia. Dalam membuat sebuah model atau skenario maka terlebih dahulu kita harus bisa mengidentifikasi

permasalahan dan apa saja yang menjadi variabel dari negara maritim dalam *low/high importance* dan *low/high uncertainties matrix*.

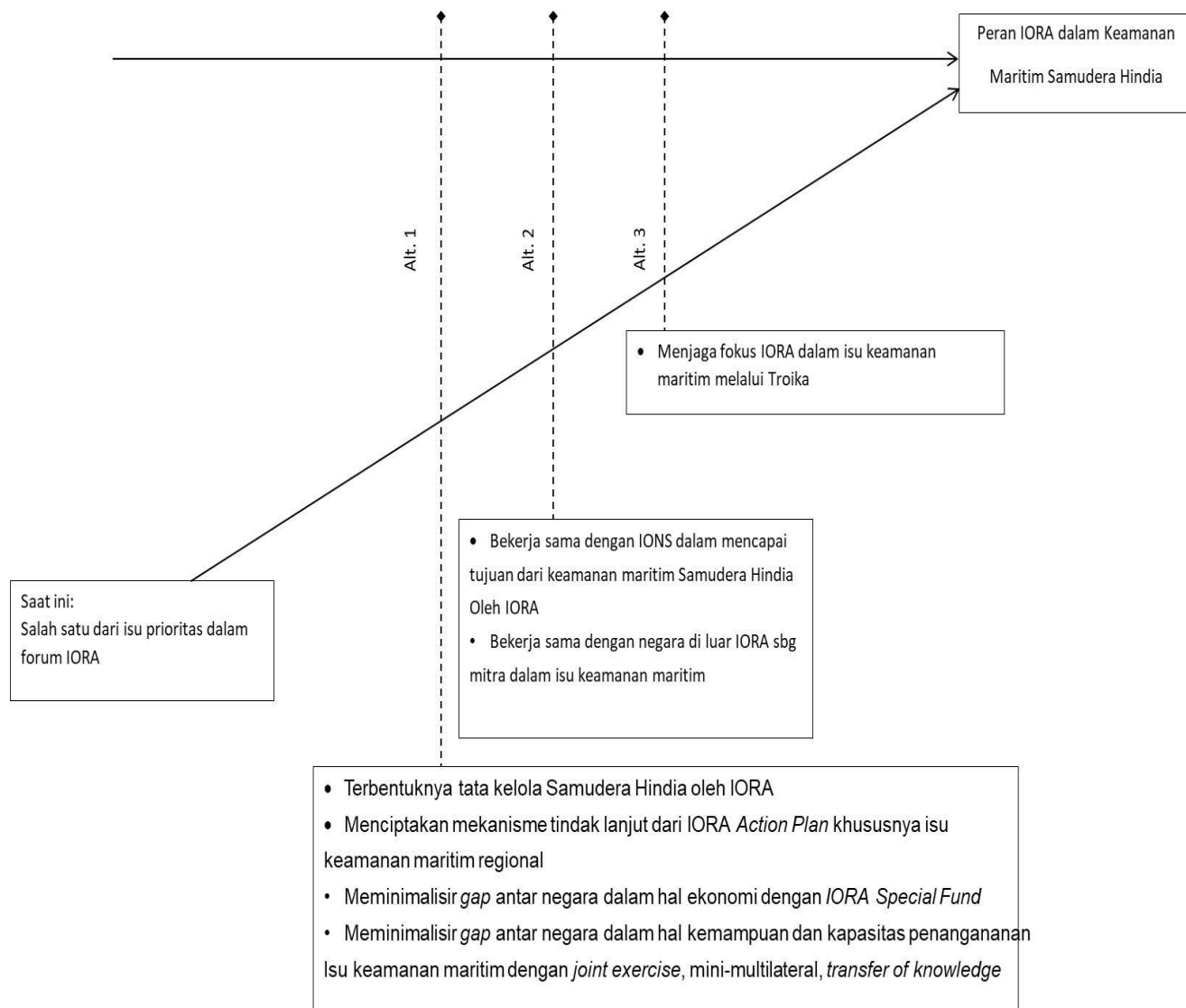
Tabel 4.10 Perbandingan 1 Model Keamanan Maritim Samudera Hindia

IORA dan Keamanan Maritim di Samudera Hindia		IMPORTANCE	
		LOW	HIGH
UNCERTAINTIES	HIGH	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas militer negara-negara luar di kawasan Samudera Hindia 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerjasama angkatan laut di bawah IORA • Kemampuan <i>transfer of knowledge</i> mengenai keamanan maritim antar sesama negara anggota IORA • Dominasi negara tertentu dalam IORA
	LOW	<ul style="list-style-type: none"> • Wilayah perairan yang luas • Jumlah anggota negara IORA • Fokus IORA banyak ditentukan dari kepentingan ketua yang menjabat 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Gap</i> antar latar belakang negara anggota IORA yang signifikan • Terbentuknya tata kelola Samudera Hindia oleh IORA • Kestabilan kawasan Samudera Hindia menjadi kepentingan kolektif semua pihak • Isu keamanan maritim menyokong isu prioritas lainnya • Isu keamanan maritim dijalankan paralel dengan isu prioritas lain • Mekanisme tindak lanjut dari IORA <i>Action Plan</i>

Dalam analisa SSM analisa terhadap 3E yang salah satunya adalah efektivitas, didapatkan bahwa efektivitas peran dari IORA terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia dapat dilihat dengan bagaimana IORA dapat meruntutkan strategi dan mengimplementasikan kebijakan IORA terhadap isu keamanan maritim yang saat ini masih dalam bentuk *talkshop* sebagai tindak lanjut dari dialog. Hal ini penting sebagai sarana melihat apakah keamanan maritim yang menjadi salah

satu isu prioritas itu telah tercapai atau belum dalam jangka waktu tertentu untuk dapat diukur.

Selanjutnya, penelitian ini mengusulkan sebuah model bagaimana IORA dapat memainkan perannya dalam menjaga stabilitas kawasan Samudera Hindia melalui isu keamanan maritim. Skenario adalah sebuah model yang dibuat untuk mempersiapkan rencana-rencana yang akan dicapai di masa depan. Skenario biasanya dibuat lebih dari satu sebagai antisipasi apabila skenario lainnya dianggap tidak tepat dan tidak lagi dapat digunakan sebagai pedoman.



Gambar 4.15 Model Skenario Keamanan Maritim Kawasan Samudera Hindia oleh IORA

Dalam model di atas disajikan tiga buah alternatif, dimana alternatif pertama adalah alternatif yang paling dianggap mampu untuk mencapai tujuan yaitu mengefektifkan peran IORA dalam menjaga keamanan maritim kawasan Samudera Hindia, dan alternatif ketiga merupakan alternatif yang bersifat *play safe* dan cenderung lama dapat mencapai *ends* dari kebijakan keamanan maritim IORA itu sendiri. Elemen dari masing-masing alternatif didapat dari tabel perbandingan *importance-uncertainties* sebelumnya, serta dari pembahasan SSM pada tahapan sistem modeling dan perbaikan sistem modeling pada analisa sebelumnya.

4.4.2 Kepentingan Indonesia terhadap IORA dan Keamanan Maritim Samudera Hindia

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar yang menjadi identitas geografi yang dimiliki secara mutlak, artinya sudah menjadi keniscayaan apabila sektor maritim (dari segala elemen maritim) menjadi isu strategis bagi Indonesia. Gaung maritim kembali diderukan di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo. Dalam lingkup maritim regional, Indonesia juga tergabung dalam IORA, IONS, RFMO, juga WPNS. Kementerian Luar Negeri sebagai *focal point* Indonesia terhadap IORA mengatakan kepentingan nasional pada Pernyataan Pers Tahunan Menteri Luar Negeri Republik Indonesia 2017 dan 2018. Dinyatakan di dalamnya bahwa Indonesia memiliki kepentingan dalam isu maritim regional di kawasan Samudera Hindia dan juga terhadap IORA sebagai organisasi regional di kawasan tersebut.

Samudera Hindia dapat dikategorikan sebagai heartland atau pusat dari perairan dunia karena menjadi rumah bagi *choke-points* penting di dunia dan arena bagi power projection Cina dan India. Maka seperti teori yang disampaikan oleh Clausewitz (1989), bahwa untuk memiliki kekuasaan di seluruh dunia, *heartland* haruslah dikuasai terlebih dahulu. Indonesia harus mampu untuk memiliki kekuasaan atas Samudera Hindia, sebelum benar-benar mewujudkan visinya untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Terutama di kawasan inilah, Indonesia harus mampu memainkan

peranannya sebagai salah satu negara yang berpengaruh, dengan menjadi negara anggota yang aktif di badan regionalnya yaitu IORA.

Dari teori geopolitik maritim disinggung bahwa geografi memiliki nilai signifikan dan dapat menimbulkan ketertarikan dari pihak yang berkepentingan dan dapat merujuk ke dalam sebuah kompetisi atau juga bentuk kerjasama untuk mengendalikan lingkungan tersebut, dengan kata lain terciptalah sebuah geopolitik antar aktor negara.

Kepentingan Indonesia di kawasan Samudera Hindia meliputi beberapa kepentingan, seperti kepentingan keamanan maritim kawasan yang dilandasi atas kejadian perompakanyang terjadi di kawasan ini yang menjadikan beberapa kapal berbendera Indonesia sebagai korban; kepentingan lain adalah kepentingan *blue economy* dimana Indonesia berkepentingan dalam kesejahteraan masyarakat pesisir yang mampu mengolah potensi kelautan yang berkelanjutan dengan asas *blue economy* tersebut dimana menekankan pada prinsip pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya, menyejahterakan sosial, inovatif adaptif, dan keuntungan ganda.

Bagi Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar yang berbatasan langsung di barat dan selatan Samudera Hindia, adalah sebuah keniscayaan untuk memanfaatkan samudera ini seluas-luasnya. Dilihat dari geografisnya, *choke-point* terbesar kedua di dunia yaitu Selat Malaka dan *choke-point* cadangan yang potensial yaitu Selat Lombok dan Selat Sunda, terletak di Indonesia. Ada tiga kriteria untuk memanfaatkan *choke-point* sebagai sebuah sumber daya; yaitu dengan karakteristik fisik, kegunaan, dan akses; dalam hal ini pengamanan dan kontrol terhadap jalur perairan pada kawasan-kawasan tersebut harus menjadi agenda yang diutamakan oleh Pemerintah Indonesia.

Fungsi pengawasan juga perlu dilakukan, mengingat adanya geostrategi yang dilancarkan oleh Cina dan India pada perairan Samudera Hindia. Indonesia harus tetap waspada terhadap pergerakan global dan regional, sehingga wilayah teritori dan perairan yang masuk dalam

kepentingan Indonesia tidak akan terganggu geostrategi negara lain. Berbarengan dengan visi Poros Maritim Dunia yang menjadi isu strategis pemerintah saat ini, Indonesia saat ini sedang menduduki jabatan dalam Troika IORA sebagai *Past Chair*.

Melihat kondisi geografis dan demografis Indonesia yang menjadi pagar Samudera Hindia, maka sangat wajar dan bahkan menjadi keharusan Indonesia turut berperan dalam menjaga kawasan perairan di belakang rumahnya. Tantangan maritim yang muncul dalam proses sehari-harinya harus dikelola secara komprehensif yang salah satunya dengan menunjukkan kepemimpinan Indonesia di kawasan regional dan internasional.

4.4.2.1 Geopolitik Maritim Samudera Hindia

Samudera Hindia menjadi arena yang menjanjikan atas negara-negara yang memiliki kepentingan dominasi kawasan hingga kepentingan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam. Untuk mendapatkan pengaruh atas Samudera Hindia, Indonesia diharapkan untuk melakukan *power projection*, yaitu dengan usaha-usaha untuk memperlihatkan kepada negara-negara khususnya di sekitar Samudera Hindia bahwa Indonesia memiliki kemampuan untuk diperhitungkan sebagai negara maritim, karena telah mampu memiliki visi yang jelas untuk mengelola perairannya. Infrastruktur untuk membangun konektivitas antar pulau Indonesia, sebagai sebuah pra-kondisi untuk menjadi sebuah penghubung jalur pelayaran dunia, memang belum dijalankan sepenuhnya. Namun dalam perjalanannya, Indonesia justru harus lebih gencar mengumandangkan bahwa Indonesia memiliki visi tersebut.

Kita bisa berkaca pada Cina dalam konteks ini, walaupun negara ini belum memiliki proyek riil pembangunan *One Belt One Road* (OBOR), namun Cina terlebih dahulu menyuarakan keinginannya untuk membuat visi dengan memetakan visi tersebut dan daerah-daerah kepentingannya. Cina juga membangun kerjasama dengan negara-negara yang berada

dalam jalur OBOR yang telah dipetakan, sebagai jalan awal untuk melancarkan pembangunan OBOR. Samudera Hindia dapat dikatakan sebagai samudera paling krusial, karena merupakan rumah bagi beberapa *choke-points* terpenting di dunia.

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 belasan ribu buah pulau besar dan kecil, berbatasan laut dengan 10 negara tetangga dan memiliki tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) serta tiga 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 (Michel and Sticklor, 2012). Hal ini membuat Indonesia memiliki kepentingan juga dalam keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia yang juga akan bersentuhan dengan ranah keamanan maritim nasional.

Tiga dari *choke-points* terpenting di Samudera Hindia berbatasan langsung dengan Indonesia (Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok), ini merupakan modal awal bagi Indonesia untuk menunjukkan dirinya memiliki sumber daya (*resources*) dan memiliki kemampuan untuk mengelolanya. *Choke-points* inilah yang mampu menjadi alasan strategis dalam menarik perhatian bagi negara-negara anggota IORA untuk memberikan pengakuan terhadap visi Poros Maritim Dunia Indonesia. Ketika Indonesia sudah berhasil mendapatkan pengakuan dari negara-negara anggota IORA yang lain sebagai tuan rumah yang memiliki kekuasaan atas tiga *choke-points* tersebut, maka sudah mampu dikatakan bahwa Indonesia adalah cikal bakal Poros Maritim Dunia.

Selain rumah bagi *choke-points* dunia, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, Samudera Hindia adalah arena bagi Cina dan India untuk menunjukkan kekuatannya di kawasan tersebut, melalui pelabuhan

Gwadar dan Chabahar. Konflik di Samudera Hindia memiliki probabilitas yang tinggi, terutama apabila proyek OBOR akan mulai dijalankan melalui daerah Gwadar, dan apabila Gwadar akan dibangun sesuai dengan agenda-agenda lain Cina. India yang memiliki tingkat *enmity* dan rivalitas yang tinggi dengan Cina dan Pakistan akan merasakan *security dilemma* sehingga ikut membangun kekuatan di kawasan tersebut, kedua hal inilah yang mampu memicu konflik di daerah Samudera Hindia.

Ditambah dengan kepentingan kekuatan global-regional seperti Amerika, negara-negara Uni Eropa, serta Jepang dan Cina juga memiliki kepentingan geopolitik terhadap kawasan ini terutama dalam kepentingan pengaruh politik dan perekonomian (Michel dan Sticklor, 2012:11). Banyaknya kepentingan yang dibawa oleh banyak aktor ini di sisi lain juga dapat memicu terjadinya sengketa hingga menimbulkan ancaman terhadap keamanan maritim kawasan Samudera Hindia.

Belum lagi mengenai proyeksi geopolitik Samudera Hindia saat Thailand membuka Kra Kanal, dipastikan peta jalur pelayaran akan mengalami perubahan dan memberikan dampak bagi negara-negara pantai di sekitarnya. Selain *choke-points* yang menjadi isu dari kawasan ini adalah terdapatnya pangkalan militer milik negara-negara yang bahkan bukan merupakan negara pantai di Samudera Hindia. Salah satunya milik Amerika Serikat, dimana negara ini merasa penting untuk hadir langsung di kawasan untuk menjaga stabilitas dari jalur pelayaran yang juga digunakan dan bersifat penting bagi Amerika. Peran lain yang dilakukan Amerika adalah memonitor kegiatan militer Iran serta melakukan operasi keamanan maritim (*Maritime Security Operations* atau *MSO*) dengan agendanya adalah kontra teroris, kontra kontra perdagangan gelap, dan kontra pembajakan.

4.4.2.2 Isu Kepemimpinan Indonesia

Indonesia dikenang sebagai Ketua yang sangat agresif kepemimpinannya di forum IORA. Indonesia mampu membangunkan kembali IORA dari tidur panjangnya selama 20 tahun dengan program

kerja yang sangat signifikan menaikkan geliat IORA. Di bawah tangan kepemimpinan Indonesia, IORA akhirnya mengadakan KTT yang dihadiri oleh Kepala Negara dan Menteri Luar Negeri dari negara anggotanya, dimana hal ini merupakan kemajuan dan prestasi yang sangat besar bagi IORA. Lahirnya Jakarta *Concord* dan IORA *Action Plan* juga membawa jalan bagi IORA untuk dapat merancang jalan keberlanjutan organisasi seperti apa. Ditambah dengan dibentuknya program IORA *Special Fund* yang diharap akan mengurangi *economy gap* antara negara anggota IORA yang kemudian mampu menyokong keberhasilan program kerja IORA di ranah lainnya.

Khusus dalam isu keamanan maritim, Indonesia harus dapat melihat bahwa isu ini merupakan magnet yang dapat menarik negara anggota IORA lainnya dalam kerangka multilateralisme. Kepemimpinan Indonesia akan terlihat dan menjadi negara yang dianggap berpengaruh dan disegani di kawasan regional sebab dengan menjunjung multilateralisme maka akan menitikberatkan terjadinya kerjasama sebagai suatu media oleh negara-negara dalam menyesuaikan kebijakan regional dengan nasional. Ini menjadi ideologi yang dirancang untuk menuju kegiatan pelibatan negara-negara yang memiliki hubungan kontraktual dan memiliki kepentingan dalam area yang sama.

Namun, gambaran bahwa Indonesia yang dalam hal ini dinahkodai oleh Kemlu tidak konsisten. Seusai Indonesia menjabat sebagai Ketua IORA seolah tidak lagi memfokuskan kepentingan nasional pada IORA dan kawasan Samudera Hindia. Kemlu seakan kurang komprehensif dalam merangkul instrumen nasional lain dalam mencapai kepentingan nasional di kawasan Samudera Hindia dan IORA. Tidak adanya mekanisme tindak lanjut dari pertemuan IORA terutama dalam isu keamanan maritim membuat instrumen nasional lain tidak sepenuhnya tau apa perannya dan bagaimana sikap yang harus dilakukan terkait Indonesia di kancah IORA.

Disampaikan dalam Pernyataan Pers terbaru Menteri Luar Negeri RI bahwa mendatang salah satu fokus diplomasi Indonesia akan diperkuat untuk memerangi kejahatan lintas batas termasuk perdagangan manusia, *IUU Fishing*, penyelundupan narkoba, dan terorisme, dimana isu-isu tersebut merupakan bentuk ancaman maritim yang juga terjadi di kawasan Samudera Hindia. Pemerintah Indonesia lewat Kemlu harus tetap memantau perkembangan IORA dan jangan melepas pengaruh yang sudah sangat baik tertanam di organisasi tersebut saat Indonesia menjabat sebagai Ketua. Dalam ranah nasional, dibentuknya mekanisme kerja yang jelas dari Kemlu sebagai *focal point* Indonesia untuk IORA kepada seluruh instrumen nasional yang dianggap berkaitan dengan isu yang dibahas di IORA, terutama isu keamanan maritim, serta Indonesia harus dapat mengajukan banyak inisiatif ke tingkat regional sebagai wujud kepemimpinan maritim Indonesia di regional bahkan global sesuai dengan kepentingan nasional.

Kepentingan nasional Indonesia di kawasan Samudera Hindia tercantum dalam pidato tahunan Menteri Luar Negeri 2017. Kemlu yang bertindak sebagai *focal point* Indonesia di IORA dan membawahi seluruh instrumen nasional yang terkait harusnya menjadi corong dan memiliki mekanisme kerja di tataran nasional sebagai tindak lanjut, dan hal ini bersifat mutlak. Menyadari diperlukannya mekanisme tindak lanjut dari hasil forum IORA tidak cukup dengan mengandalkan IORA *Action Plan* karena masih minim penjelasan dan indikator keberhasilan dari isu prioritas, hal ini bersifat mendukung implementasi.

Dalam analisa SSM tahap perbandingan model konseptual *real world* dengan *system thinking* terlihat terdapat beberapa rentang *gap* terhadap aktivitas yang dalam pemikiran *system thinking* seharusnya dilakukan sebagai runtutan model konseptual untuk mencapai kepentingan Indonesia di kancah regional Samudera Hindia dan IORA.

Terdapat beberapa aktivitas yakni menginisiasi mekanisme tindak lanjut terhadap isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia di

bawah payung IORA, melakukan diskusi dan koordinasi terhadap hasil forum IORA kepada instrumen nasional terkait, menerjemahkan mekanisme kerja isu keamanan maritim IORA dalam ranah nasional, dan membentuk implementasi dan inisiasi nasional. Aktivitas-aktivitas tersebut belum terjadi di dunia nyata karena Indonesia yang dalam hal ini dimotori oleh Kemlu belum memiliki mekanisme kerja bagaimana untuk menerjemahkan bagaimana peran Indonesia di IORA saat diturunkan dalam skala nasional karena perlu dibentuk untuk mendukung kebijakan dan dokumen sebelumnya. Bukan mengganti, namun bersifat mendukung implementasi. Yang tidak kalah penting adalah mengevaluasi hasil dari sistem yang telah diimplementasikan karena evaluasi adalah bagian terpenting dari pelaksanaan kebijakan. Apabila dalam evaluasi terdapat celah, perbaikan, dan tidak mencapai indikator keberhasilan, maka dapat dikaji lebih lanjut di tahap mana perlu diperbaiki menyesuaikan dengan dinamika dan hasil evaluasi itu sendiri.