

Diplomasi Maritim Indonesia dalam *Indian Ocean Rim Association (IORA)*: Peluang dan Tantangan

Dion Maulana Prasetya

Jurusan Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Malang

Email: dionprasetya@umm.ac.id

Heavy Nala Estriani

Jurusan Hubungan Internasional, Universitas Airlangga

Email: heavynala.hn@gmail.com

Abstrak

Artikel ini menganalisis peluang dan tantangan bagi diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia dalam konteks Indian Ocean Rim Association (IORA). Sebagai bagian dari upaya realisasi kebijakan poros maritim, Indonesia memanfaatkan diplomasi maritim dalam menjalin kerjasama dan kesepakatan yang lebih erat dengan negara-negara anggota IORA. Selama ini, kebijakan luar negeri Indonesia khususnya di bidang kemaritiman, lebih dominan ke wilayah Pasifik dibandingkan Hindia. Tulisan ini kemudian akan menjelaskan bagaimana Indonesia menerapkan diplomasi maritim dalam IORA, serta apa saja yang menjadi peluang dan tantangan yang dihadapi Indonesia dalam asosiasi tersebut. Menggunakan metode studi pustaka, tulisan deskriptif ini menggunakan konsep diplomasi maritim dan poros maritim untuk menjelaskan penelitian ini. Tulisan ini menemukan bahwa kebijakan strategis IORA dalam bidang keamanan maritim dan ekonomi, sejalan dengan kebijakan maritim dan ekonomi dalam poros maritim yang diusung Indonesia. Dalam hal tersebut, Indonesia menggunakan diplomasi maritim dalam memanfaatkan keuntungan serta peluang demi meningkatkan konektivitas, kerjasama dan kesepakatan dalam berbagai bidang dengan negara di kawasan IOR. Terlepas dari keuntungan tersebut, Indonesia juga memiliki tantangan yang dihadapi seperti antisipasi terhadap meningkatnya pengaruh negara-negara besar seperti India dan China di kawasan Samudera Hindia. Begitu pula dengan tantangan dalam mengintegrasikan negara-negara anggota IORA.

Kata kunci: Diplomasi Maritim, Indonesia, Keamanan Maritim, IORA, Poros Maritim,

Abstract

This article analyzed the opportunities and challenges of Indonesia maritime diplomacy in the context of the Indian Ocean Rim Association (IORA). As part of the effort to realize the policy of global maritime fulcrum, Indonesia utilizes maritime diplomacy to look for the close cooperation and agreements with IORA member countries. Up to date, Indonesian foreign policy, specifically in the maritime field is tending to be more dominant to the Pacific Ocean rather than the Indian Ocean. Thus, this paper will explain how Indonesia implements its maritime diplomacy within IORA, and what the opportunities and challenges faced by Indonesia inside the association. Using the method of literature study, this descriptive paper uses the concept of maritime diplomacy and global maritime fulcrum in order to explain the study. This paper argues that IORA's strategic policy in maritime security and economic policies, links with Indonesia policy in global maritime fulcrum. Thus, Indonesia uses maritime diplomacy to take the advantages and opportunities to enhance maritime connectivity and cooperation with IORA members. Nevertheless, several issues challenge Indonesia like the increasing of great power states maritime influence such as India and China in the Indian Ocean, as well as challenges in integrating IORA member states.

Keywords: Indonesia, IORA, Maritime Axis, Maritime Diplomacy, Maritime Security

PENDAHULUAN

Kebijakan poros maritim, menjadi kebijakan luar negeri yang paling di sorot dalam pemerintahan presiden Joko Widodo (Jokowi). Kebijakan tersebut secara keseluruhan mencoba mengamankan perekonomian dan kepentingan keamanan Indonesia dalam sektor maritim, disamping menguatkan identitas Indonesia sebagai negara maritim (*archipelago*), yang memiliki kekuatan di bidang kemaritiman (Agastia & Perwita, 2015, p. 32). Sejalan dengan kebijakan maritimnya, pada tahun 2015-2017, Indonesia menjabat sebagai ketua Asosiasi Lingkar Samudera Hindia atau Indian Ocean Rim Association yang selanjutnya disingkat IORA. Dalam hal ini, Indonesia berkomitmen untuk memaksimalkan kontribusi keketuannya dalam IORA, karena kebijakan yang diterapkan IORA dianggap sejalan dengan visi Indonesia untuk menuju poros maritim dunia (Marsudi, 2017). Hal ini, juga sejalan dengan pernyataan presiden Jokowi di KTT IORA, yang mengemukakan bahwa Indonesia akan menghubungkan kebijakan poros maritim dengan negara-negara anggota IORA, "*Indonesia wants to link its maritime axis program with IORA member countries*" (Hermansyah, 2017).

Meskipun menganut doktrin Indo-Pasifik, namun kebijakan luar negeri Indonesia selama ini, khususnya di bidang maritim jauh lebih condong ke kawasan Pasifik dibandingkan Hindia. Padahal, sebagai negara maritim kedua terbesar di kawasan tersebut, Indonesia memiliki potensi besar dalam memperluas pengaruhnya, dan menjalin kerjasama dengan negara-negara di kawasan Samudera Hindia. Seperti halnya yang dilakukan negara-negara dengan kekuatan besar seperti China dan India, yang mulai merubah haluannya ke wilayah Samudera Hindia dengan menjalin kerjasama secara komprehensif dengan negara-negara yang ada di Lingkaran Pesisir Samudera Hindia. Oleh karena itu, agar tidak kehilangan pengaruhnya,

Indonesia sudah harus mengambil langkah konkrit untuk dapat lebih memfokuskan kebijakan maritimnya di kawasan Samudera Hindia, terutama dalam kaitannya dengan implementasi kebijakan poros maritim yang diusung pemerintahan Jokowi.

Keterlibatan Indonesia dalam IORA, sebagai organisasi regional tertua di kawasan lingkar Samudera Hindia, menjadi sangat penting. Terutama dalam menjalin kerjasama yang lebih intensif dengan sesama negara anggotanya. Meskipun telah berdiri selama lebih dari dua dekade, namun peran IORA belum terlalu mencolok dan semasif organisasi regional di kawasan Pasifik ataupun Atlantik. Disinilah diplomasi maritim menjadi penting bagi Indonesia untuk menjalin kerjasama maritim yang lebih intensif, dengan negara-negara di kawasan Samudera Hindia. Tulisan ini, kemudian akan menjelaskan secara dalam bagaimana peluang dan tantangan yang dihadapi Indonesia, dalam mengimplementasikan diplomasi maritim dalam lingkup IORA.

Konsepsi Diplomasi Maritim

Diplomasi secara sederhana dapat didefinisikan sebagai pertimbangan manajemen dalam hubungan internasional, sehingga diplomasi maritim dapat diartikan sebagai manajemen hubungan internasional melalui ranah kemaritiman. Diplomasi maritim merupakan negosiasi atau perundingan yang dilakukan oleh dua negara atau lebih mengenai batas laut, kerjasama maritim serta pertahanan maritim (Madu, 2018). Dalam diplomasi maritim, penggunaan diplomasi tidak hanya fokus pada pengelolaan ketegangan maritim yang terjadi antar negara, namun diplomasi maritim lebih menekankan pada pemanfaatan aset maritim dalam mengatur hubungan antar satu negara dengan negara lain (Le Mière, 2014).

Christine Le Miere membagi diplomasi maritim ke dalam tiga kategori yakni diplomasi kooperatif (*cooperative diplomacy*),

diplomasi persuasif (*persuasive diplomacy*), dan diplomasi koersif (*coercive diplomacy*) (Le Mière, 2014). Diplomasi kerjasama maritim diantaranya mencakup kunjungan antar pelabuhan, latihan bersama, serta penyaluran bantuan dan misi kemanusiaan yang dilakukan melalui jalur maritim. Dalam hal ini, diplomasi kerjasama maritim juga disebut dengan '*soft maritime-diplomacy*' karena lebih mengutamakan penggunaan '*soft power*' dibandingkan '*hard power*' dalam mengimplementasikan kebijakan maritimnya (Le Mière, 2014).

Sementara itu, *persuasive maritime diplomacy* lebih menekankan pada upaya untuk mendapatkan 'pengakuan' kekuatan maritim suatu negara. Diplomasi maritim model ini menekankan pada pembentukan '*prestige*' suatu negara dalam kancah internasional. Adapun diplomasi model ini bukan untuk ditujukan langsung kepada negara tertentu, atau juga untuk menyebarkan ketakutan kepada pihak lawan. Melainkan, diplomasi ini bertujuan untuk meyakinkan negara lain terkait efektifitas keberadaan angkatan militer dan sumber daya maritim yang dimiliki oleh negara tersebut. Diplomasi persuasi sering diistilahkan juga dengan '*showing the flag*', yakni untuk menunjukkan kekuatan dan kapabilitas angkatan laut yang dimiliki suatu negara. Namun, diplomasi maritim jenis ini jarang digunakan dibandingkan dengan diplomasi kerjasama, karena operasi maritim angkatan laut membutuhkan biaya yang besar. Ketiga, *coercive maritime diplomacy* juga disebut dengan dengan *gunboat diplomacy*. Diplomasi maritim model ini memanfaatkan kekuatan angkatan laut untuk menekan pihak lawan, dapat dikatakan bahwa diplomasi ini, lebih menekankan aspek '*hard power*' dibandingkan '*soft power*'.

Dalam kaitannya dengan Indonesia, sejak tahun 2014, pemerintahan Joko Widodo mencoba untuk menekankan kebijakannya ke ranah kemaritiman. Dengan pertimbangan

terhadap pemanfaatan letak geografis dan sumber daya maritim yang dimiliki Indonesia, Jokowi berupaya untuk meningkatkan kekuatan maritim yang dimiliki Indonesia. Menurut Deborah Sanders (2014), konsep kekuatan maritim di abad kedua puluh satu berbeda dengan konsep kekuatan maritim tradisional yang lebih menekankan pada kemampuan negara untuk terlibat dalam perang atau memproyeksikan kekuatan bersenjata di lautan. Konsep kekuatan maritim saat ini lebih menekankan pada kemampuan dan kapasitas untuk menggunakan instrumen maritim non-militer seperti melestarikan sumber daya maritim, memastikan keamanan barang, orang dan jasa yang melewati jalur laut, melindungi perbatasan maritim, menyelamatkan individu yang berada dalam bahaya serta pencegahan akan penyalahgunaan sumber daya laut (Sanders, 2014). Negara yang memiliki sumber daya maritim cenderung ingin mengoptimalkan kekuatan maritimnya dengan menjadi negara maritim karena hal tersebut memberikan keuntungan lebih untuk mencapai tujuan kepentingan negaranya. Untuk itu, perlu adanya kesediaan dan kapasitas yang memadai untuk mengartikulasikan nawa cita tersebut (Till, 2015).

Jika dilihat dari ketiga model diplomasi maritim milik Le Miere, maka pemerintahan Jokowi lebih menerapkan diplomasi maritim kooperatif dan persuasif dalam melakukan diplomasi maritimnya. Diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia lebih bersifat '*soft diplomacy*' dengan menekankan pada aspek kerjasama, negosiasi, dan persuasi dibandingkan menggunakan '*hard power*' seperti menggunakan diplomasi maritim koersif. Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki batas maritim yang berbatasan langsung dengan sepuluh negara tetangga. Dalam hal ini, diplomasi maritim menjadi penting bagi Indonesia karena dalam beberapa titik wilayah, penetapan garis

demarkasi masih membutuhkan negosiasi dengan beberapa negara (Djumala, 2015). Begitu juga dalam menangani persoalan keamanan maritim seperti kasus perdagangan manusia dan perompakan yang rentan terjadi di wilayah perairan Indonesia. Selain itu, meskipun Indonesia tidak termasuk dalam negara yang melakukan klaim, konflik teritori maritim seperti konflik Laut Cina Selatan yang melibatkan beberapa negara tetangga, akan berdampak pada stabilitas maritim Indonesia, jika Indonesia tidak berupaya menjalankan diplomasi maritimnya secara bijak.

Melalui sambutannya dalam 'Our Ocean Conference' pada tahun 2018 lalu, Jokowi menyebutkan bahwa Indonesia menggunakan diplomasi maritim melalui negosiasi dalam menyelesaikan tumpang tindih klaim batas maritim. "tumpang-tindih klaim maritim yang jika tidak diselesaikan melalui negosiasi dan berdasarkan hukum internasional, juga dapat mengancam stabilitas. Hukum internasional harus menjadi opemandu bagi penyelesaian klaim maritim" (Setkab, 2018). Jokowi juga menyebutkan pentingnya upaya kooperasi, kolaborasi, *multi-stakeholder partneship* dalam menjalankan hubungan maritim dengan negara lain. Terlihat jelas, bahwa Indonesia mencoba menggunakan diplomasi maritim kooperatif dan persuasif dalam menyelesaikan persoalan maritim dan meningkatkan kerjasama maritim dalam lingkup regional dan global.

Metode Penelitian

Penulisan ini menggunakan teknik pengumpulan data melalui studi kepustakaan. Adapun data-data yang diperoleh berasal dari buku, jurnal, artikel ilmiah dan juga Internet. Dalam melakukan pengumpulan data, penulis mencari dan mengambil data dari berbagai sumber dan dikumpulkan lalu dipilih data yang dianggap masuk dan mampu membantu penulis menjelaskan fenomena yang sedang dikaji.

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam penulisan ini menggunakan teknik analisa kualitatif-deskriptif. Data yang diperoleh akan dikumpulkan melalui berbagai macam sumber baik observasi di lapangan maupun pengolahan dokumen tertulis. Data tersebut kemudian akan diolah, diklasifikasi sedemikian rupa sehingga mudah untuk diatur (*manageable*) dan dijangkau (*accessible*). Kemudian akan ditulis laporan akhir penelitian kasus dalam bentuk analisa dengan turut mengaplikasikan teori dan konsep dalam analisa tersebut, untuk kemudian diambil kesimpulan dari studi yang dikaji.

PEMBAHASAN

Diplomasi Maritim dalam Kebijakan Poros Maritim Indonesia

Indonesia merupakan negara pesisir terbesar kedua di kawasan Lingkar Samudera Hindia atau *Indian Ocean region* (IOR), dan berada di persimpangan antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Secara keseluruhan total wilayah yang tertutup lautan empat kali lebih sebar dibandingkan yang tertutup oleh daratan. Indonesia juga memiliki jalur komunikasi laut (*sea line of communication*) seperti Selat Sunda, Malaka, Lombok, dan Wetar/Omboi (Saha, 2016, p. 3). Indonesia membagi batas lautnya yang mencapai 1.300 kilometer di Samudra Hindia dengan empat negara yakni Australia, India, Malaysia dan Thailand. Hal tersebut belum termasuk Zona Ekonomi Eksklusif sekitar 1,5 juta kilometer persegi di bagian timur Samudra Hindia (Liow, 2014). Sebagai negara kepulauan yang terpisah oleh banyak pulau, Indonesia masih memiliki persoalan yang sama, kurangnya konektivitas antar pulau ditambah dengan buruknya infrastruktur pelabuhan. Hal ini juga ditambah dengan eksploitasi terhadap sumber daya maritim seperti *illegal fishing*, dimana Indonesia seharusnya berpotensi mendapatkan 60 miliar ton setiap tahunnya (Saha, 2016, p. 3).

Potensi yang belum terlalu dimanfaatkan tersebut, menjadi acuan terciptanya kebijakan poros maritim dunia yang diusung presiden Jokowi dalam KTT Asia Timur ke-9. Kebijakan Poros Maritim Indonesia menekankan posisi geopolitik Indonesia sebagai negara kepulauan dan memberi penekanan pada bidang maritim sebagai media dalam mengartikulasikan kebijakan luar negeri dan pertahanan Indonesia. Kebijakan luar negeri tersebut menekankan bahwa Indonesia mampu menjadi kekuatan maritim dalam lingkup regional tidak hanya dalam segi *power* namun juga diplomasi maritim regional.

Selanjutnya, terdapat lima pilar yang diusung Indonesia dalam upaya merealisasikan konsep poros maritim dunia diantaranya; Membangun kembali budaya maritim Indonesia; Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama; Prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim; Peningkatan kerjasama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut; dan Membangun kekuatan maritim sebagai tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritime (Kemlu, 2014).

Secara keseluruhan, kebijakan Poros Maritim Jokowi mengacu pada tiga hal; memperkuat keamanan militer Indonesia; memperluas diplomasi regional yang difokuskan dalam doktrin indo-pasifik; memproyeksikan angkatan laut Indonesia sebagai kekuatan militer regional di kawasan Asia Timur. Gagasan utama Jokowi dalam membawa Indonesia sebagai poros maritim dunia, adalah dengan meningkatkan konektivitas antar pulau, dan meningkatkan infrastruktur pelabuhan di dalam kepulauan Indonesia, yang mencakup ribuan pulau,

dengan bentang luas mencapai enam juta kilometer persegi. Inter-konektivitas antar pulau akan memperluas *choke-points* dan koridor maritim yang diyakini mampu meningkatkan perdagangan dan perniagaan dalam maupun luar negeri (Liow, 2014). Dapat dikatakan bahwa konsep poros maritim yang diusung Indonesia menekankan pada aspek konektivitas baik ke luar maupun ke dalam, serta terciptanya keamanan maritim demi terciptanya kondisi perairan kawasan yang aman sehingga sumber daya laut dapat dimanfaatkan secara maksimal.

Dalam lingkup regional, kebijakan maritim yang diusung Indonesia terpusat dalam memperluas keterlibatannya di kawasan Indo-Pasifik, hal tersebut dilakukan dengan mengintergrasikan peran Indonesia di lingkup Samudra Hindia dan Pasifik. Adapun konsep indo-pasifik yang dikembangkan Indonesia menekankan *habit of dialogue* dan kerjasama, inklusifitas, serta penghormatan terhadap hukum internasional (Setkab, 2018). Jika Indonesia telah lama aktif terlibat di kawasan Samudra Pasifik, tidak demikian dengan peran Indonesia di kawasan Samudra Hindia. Hal itu karena, organisasi regional yang menjembatani hubungan antara negara di lingkaran Samudra Hindia, belum dapat semasif di kawasan Pasifik. Untuk itu, Jokowi mendorong adanya kerjasama maritim yang lebih komprehensif (*comprehensive maritime cooperation*) antara Indonesia dengan negara-negara di Lingkaran Samudra Hindia. Hal tersebut dilakukan khususnya melalui Indian Ocean Rim Association (IORA) sebagai satu-satunya organisasi regional di kawasan Samudra Hindia (Visi Misi Jokowi-JK, 2014).

Diplomasi maritim sendiri sejatinya merupakan salah satu prioritas dalam agenda politik luar negeri Indonesia yang tertuang dalam visi misi Jokowi-Jusuf Kalla. Diplomasi maritim ditujukan untuk menekankan identitas Indonesia sebagai negara kepulauan dalam pelaksanaan berbagai kerjasama dan diplomasi internasional. Terdapat lima agenda

aksi dalam diplomasi maritim yang ditekankan Indonesia yakni; Mempercepat penyelesaian persoalan perbatasan Indonesia, termasuk perbatasan darat, dengan 10 negara tetangga Indonesia; Menjamin integritas wilayah NKRI, kedaulatan maritim dan keamanan/kesejahteraan pulau-pulau terdepan; Mengamankan diplomasi pertahanan, dan; Meredam rivalitas maritim di antara negara-negara besar dan mendorong penyelesaian sengketa teritorial di kawasan (Visi Misi Jokowi-JK, 2014). Selain itu, diplomasi maritim juga dibutuhkan Indonesia dalam upaya mencapai kebijakan luar negerinya di kawasan Indo-Pasifik (Agastia & Perwita, 2015, p. 36).

Selain nawa cita menjadi poros maritim dunia, pemerintah Jokowi juga sepakat untuk membawa Indonesia menuju negara dengan kekuatan *middle power*. Hal ini sesuai dengan apa yang tertuang dalam salah satu poin visi misi kebijakan luar negeri Jokowi “*meningkatkan peran global melalui diplomasi middle power yang menempatkan Indonesia sebagai kekuatan regional dengan keterlibatan global secara selektif*” (Visi Misi Jokowi-JK, 2014). Diplomasi maritim melalui kerjasama di lingkup regional menjadi penting demi mengartikulasikan kepentingan Indonesia di kawasan. Dapat dikatakan bahwa keberhasilan Indonesia untuk dapat diakui sebagai negara kekuatan *middle power*, sangat bergantung pada bagaimana Indonesia mampu memberikan pengaruhnya dalam lingkup regional dan global.

Indian Ocean Rim Association (IORA)

Menurut Robert Kaplan meskipun saat ini era informasi dan teknologi semakin menggiat, namun 90 persen dari perdagangan dunia dan dua pertiga dari total seluruh persediaan minyak bumi masih dioperasikan melalui jalur laut. Lanjut kaplan, bahwa globalisasi saat ini masih bergantung pada perjalanan melalui jalur laut (*shipping container*). Dalam hal ini, Samudra Hindia menyumbang setengah dari

total lalu lintas perdagangan dunia. Selain itu, lingkaran Samudra Hindia dari Timur-Tengah ke arah Pasifik menyumbang 70 persen dari lalu lintas produk minyak bumi seluruh dunia (Kaplan, 2010).

Ditengah posisi strategis Samudra Hindia, negara-negara yang berada di Lingkaran Pesisir Samudera Hindia tersebut belum memiliki kerjasama regional. Melihat bagaimana kebutuhan untuk menciptakan institusi regional semakin gencar pada tahun 1990an, beberapa negara di kawasan tersebut, termasuk Indonesia menginisiasi berdirinya *Indian Ocean Rim Association (IORA) – for Regional Co-operation (IORA-RC)* pada tahun 1997, sebagai asosiasi yang menjembatani terjalinnya kerjasama antar negara-negara di wilayah lingkaran Samudra Hindia. Terutama untuk mengakomodir perkembangan isu-isu global akibat meningkatnya arus globalisasi di kawasan tersebut (Bateman, 2016, p. 14). Selanjutnya, Saat ini sebanyak 21 negara, termasuk Indonesia terdaftar sebagai anggota IORA, dengan 7 negara lain bertindak sebagai *dialogue partner*.

Pertemuan IORA Leader’s Summit atau Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) IORA di Jakarta pada awal tahun 2017, menjadi momentum dalam menciptakan keamanan maritim dengan memperkuat integrasi antar anggota di kawasan. Terutama karena KTT tersebut, merupakan yang pertama kalinya diadakan selama 20 tahun IORA berdiri. KTT dengan tema “*Strengthening Maritim Cooperation for a Peaceful, Stable and Prosperous Indian Ocean*” tersebut menghasilkan *Jakarta Concord* sebagai dokumen utama yang menjadi kompas bagi arah kerjasama regional IORA kedepannya. Dalam dokumen tersebut para petinggi negara-negara anggota sepakat untuk meningkatkan enam pilar yang menjadi isu strategis IORA kedepannya yakni; kemandirian maritim, peningkatan perdagangan dan investasi bisnis, manajemen perikanan,

managemen resiko bencana alam, kerjasama akademis dan ilmu pengetahuan serta kerjasama dalam sektor pariwisata dan budaya (Jakarta Concord, 2017).

Selanjutnya, persoalan yang dihadapi oleh negara-negara di kawasan lingkaran pesisir Samudera Hindia ialah terkait keamanan maritim yang masih menjadi ancaman baik bagi lalu lintas orang dan jasa, serta hambatan bagi peningkatan kerjasama antara negara-negara di wilayah tersebut. Sehingga, terdapat beberapa upaya yang akan dilakukan dalam rangka mempromosikan keamanan maritim di kawasan IOR, yang tertuang dalam Jakarta Concord diantaranya; meningkatkan kerjasama dalam mencegah dan mengelola kecelakaan dan insiden di laut, serta melakukan koordinasi yang efektif antara IORA, *aeronautical* dan tim SAR; kerjasama regional dilajukan dengan mengatasi tantangan lintas batas termasuk diantaranya pembajakan perompakan, perdagangan orang, *illicit trade*, perdagangan satwa liar, kejahatan lingkungan dan pengurangan ancaman terorisme (Jakarta Concord, 2017).

IORA sendiri memiliki proyek spesial dalam bidang kemaritiman seperti Maritime Transport Council (MTC), Fisheries Support Unit (FSU), dan *IORA Center Excellence on Ocean Science and Environment*. IORA juga memiliki *cross cutting issues* seperti konsep *Blue Economy* dalam merespon persoalan keamanan lingkungan di kawasan IOR. Dalam Indian Ocean Dialogue September 2015 yang diadakan di Perth, mengakui bahwa efektifitas keamanan maritim menjadi prasyarat dalam mengembangkan konsep *blue economy*. IORA Economic Declaration, juga menekankan bahwa konsep *blue economy* seperti kegiatan ekonomi kelautan – penangkapan ikan, energi terbarukan, eksplorasi mineral dan wisata pesisir- muncul sebagai sumber pertumbuhan inovasi dan penciptaan lapangan kerja baru di kawasan Samudra Hindia (Bateman, 2016, p. 8).

Kepemimpinan Indonesia Dalam IORA

Tahun 2017 menjadi titik balik bagi Indonesia ketika untuk pertama kalinya, KTT IORA diadakan di Jakarta. Pertemuan antar pemimpin negara anggota IORA tersebut semakin memberikan sinyal kuat bagi Indonesia dalam melebarkan pengaruhnya di kawasan IOR. Sebelumnya, Indonesia sendiri ditunjuk sebagai ketua IORA untuk periode 2015-2017 setelah sebelumnya jabatan tersebut dipegang oleh Australia dan India (IORA, 2017). Presiden Jokowi dalam sambutannya di KTT IORA menegaskan bahwa Samudra Hindia berpotensi menjadi kunci bagi kebijakan poros maritim yang saat ini diusung Indonesia. *“In Indonesia, we believe that the Indian Ocean is emerging as a key global axis in world affairs,”*. Dalam sambutan tersebut, Jokowi juga menegaskan bahwa perhatian terhadap Samudra Hindia mulai mengalami peningkatan. Setelah selama ini Samudra Atlantik dan Pasifik mendominasi lingkup kemaritiman dalam dinamika hubungan internasional (Jokowi Speech, 2017).

Dalam perkembangannya, keterlibatan Indonesia dalam regionalisme di kawasan Pasifik lebih mendominasi dibandingkan Samudra Hindia. Seperti halnya keterlibatan aktif Indonesia dalam ASEAN maupun APEC. Namun, sehingga, sudah saatnya Indonesia menekankan komitmennya untuk lebih aktif berperan di IORA. Bukan hanya karena Indonesia tercatat sebagai anggota aktif, namun karena potensi di Samudra Hindia dalam beberapa dekade kedepan menjadi suatu yang dapat menguntungkan Indonesia kedepannya. Seperti yang diungkapkan Robert Kaplan bahwa Indonesia dan Malaysia memiliki posisi strategis dengan keberadaan Selat Malaka sebagai jantung maritim Asia. Posisi strategis ini dilihat dari bagaimana Selat Malaka sebagai titik penting dalam perdagangan dunia menjadi titik bertemunya jalur pelayaran dari Laut Merah dan Laut Jepang serta penghubung antara Samudra

Hindia dan Pasifik (Kaplan, 2010). Di tahun 2015 volume minyak mentah dan produk petroleum yang melintasi Selat Malaka mencapai 15,5 juta barel dan di tahun 2016 mengalami peningkatan sejumlah 16,0 juta barel per hari. Jumlah minyak mentah tersebut setara dengan 85-90 persen total minyak dunia yang mengalir setiap tahunnya (Energy Information Administration, 2017).

Dalam hal ini, Indonesia memiliki posisi strategis karena menjadi salah satu produsen minyak dan pemasok utama gas alam di Asia Timur selama beberapa dekade. Posisi strategis dengan sumber daya kelautan yang melimpah menjadi salah satu karakteristik kekuatan laut yang didefinisikan Kaplan dan Mahan. Terlebih, posisi strategis ini didukung oleh kekayaan sumber daya laut yang melimpah. Posisi strategis dibarengi dengan sumber daya maritim yang besar tersebut, membuat Indonesia lebih mudah dalam mengartikulasikan kepentingan yang ingin dicapainya.

Namun, ditengah posisi strategis tersebut, ancaman keamanan menjadi isu yang hingga saat ini menjadi perhatian bagi Indonesia dan juga IORA. Dalam kasus ini, upaya penanggulangan ancaman keamanan non-tradisional di lokasi-lokasi *chokepoint* Indonesia dilakukan melalui kerjasama bilateral maupun multilateral melalui IORA. Tantangan keamanan non-tradisional menjadi ancaman serius bagi Indonesia. Sejak tahun 2012-2016 Indonesia masih menempati posisi tertinggi sebagai lokasi dengan upaya percobaan perompakan terbesar di Asia Tenggara dan di Asia secara keseluruhan. Dari total 191 kasus perompakan di seluruh dunia, kasus di Indonesia tercatat sebagai kasus terbanyak dengan 49 kasus di tahun 2016 (Piracy Reporting Center, 2016).

Isu ancaman terorisme menjadi isu yang menjadi perhatian Indonesia dan juga IORA. Aksi kelompok terorisme Abu Sayyaf (ASG) di perairan Sulawesi, menjadi ancaman serius bagi keamanan maritim Indonesia. Kelompok

teroris yang berasal dari Filipina tersebut kerap melancarkan aksinya dengan melakukan penyekapan terhadap awak kapal dan pembayaran uang tebusan seperti yang dilakukan perompak Somalia. Isu terorisme maritim ini sejalan dengan isu prioritas keamanan maritim yang diusung IORA dengan adanya deklarasi pencegahan dan perlawanan terhadap terorisme dan ekstremisme (Bateman & Bergin, 2010, p. 14; Hermansyah, 2017)

Sebagai upaya mewujudkan poros maritim dunia, sembari menjadi negara yang diakui sebagai *middle power* seperti halnya yang tertuang dalam kebijakan luar negerinya, Indonesia harus mulai menekankan diplomasi maritimnya kepada negara-negara anggota IORA. Keaktifan Indonesia dalam menggerakkan sektor kemaritiman di kawasan IOR, menjadi peluang besar bagi Indonesia untuk diakui sebagai negara dengan kekuatan *middle power*. Terlebih selama 20 tahun IORA berdiri, IORA belum menunjukkan pencapaian dalam bidang kemaritiman yang mampu meningkatkan kredibilitas IORA dalam lingkup global.

Negara dengan kekuatan *middle power* menurut Jordaan umumnya menggunakan organisasi internasional dalam mengartikulasikan kepentingan dan pengaruhnya, bergantung pada kewenangan yang disediakan lembaga-lembaga tersebut untuk mengelola dan memelihara tatanan dunia (Jordaan, 2003, p. 6). Kebijakan luar negeri *middle power* umumnya cenderung mengejar solusi multilateral dan bersifat kompromi dalam menghadapi persoalan internasional (Yalcin, 2012, p. 200). Negara *middle power* umumnya juga memaksimalkan potensi mereka sebagai pemain di kawasan regional (*regional players*) dan ditandai dengan kepemilikan kekuatan militer yang substansial untuk pertahanan diri serta kekuatan ekonomi yang layak (Fels, 2017, p. 209). Konsep *middle power* tersebut sesuai dengan Indonesia yang memaksimalkan

potensi mereka sebagai pemain di kawasan regional IORA. Terutama memusatkan kebijakan ekonomi dan keamanan maritim sebagai isu strategisnya.

Mendapatkan 'status' dalam konteks hubungan internasional menjadi sangat penting karena mereka yang menempati posisi tertinggi tentu memiliki privilege yang lebih dibandingkan negara yang memiliki posisi rendah (Rosyidin, 2017, p. 3). Untuk itu, Indonesia tidak seharusnya berdiam diri menyaksikan intensitas China dan India dalam meluaskan pengaruhnya di kawasan IOR jika Indonesia ingin menjadi negara *middle power* yang memiliki kapabilitas maritim yang kuat. Indonesia harus menggandeng China, India dan Australia yang telah lama memiliki kapasitas lebih di kawasan IOR. Karena negara-negara tersebut berpotensi sebagai *super-power* di masa mendatang. Seperti yang diungkapkan Kaplan, "...the Indian Ocean will be where global power dynamics will be revealed," (Kaplan, 2010).

Menteri Luar Negeri Indonesia, Retno Marsudi menjelaskan bahwa diplomasi maritim Indonesia dalam IORA, didasarkan atas dua hal. Yakni apa yang Indonesia dapat kontribusikan bagi IORA dan apa yang IORA mampu berikan kepada Indonesia (Agastia & Perwita, 2015, p. 37). Dalam hal ini, Indonesia ingin menunjukkan bahwa Indonesia dapat bermain secara aktif dalam lingkup kerjasama regional. Sehingga konsep bebas-aktif yang sedari dulu diusung oleh Indonesia, dan melekat dalam setiap politik luar negerinya, menjadi identitas yang terus dikenal.

Peluang dan Tantangan Indonesia Dalam IORA

Samudera Hindia merupakan sektor maritim yang penting bagi Indonesia. Karena menjadi penghubung bagi komoditi ekspor Indonesia menuju Eropa, India, Timur-Tengah dan juga Afrika. Disamping saat ini Indonesia fokus dalam memusatkan pertumbuhan ekonomi nasional, maka Indonesia

memerlukan pasar yang lebih luas di kawasan Asia Selatan, Teluk Persia dan Pesisir Afrika Timur (Shekhar, 2018). Oleh karena hal tersebut, Indonesia mulai menjadikan Samudra Hindia sebagai "*great highway maritime*" bagi jalur transportasi lautnya. Demikian pula Indonesia, menempati posisi strategis dalam IOR mengingat bahwa beberapa *chokepoint* strategis IOR berada di Indonesia seperti Selat Malaka, Sunda dan Lombok yang memainkan peran strategis dalam menghubungkan arus perdagangan antara Samudra Hindia dan Pasifik (Atriandi, 2017, p. 53).

Menuju poros maritim dunia, Indonesia harus lebih banyak menekankan konektivitas ke luar dibandingkan hanya terpusat di dalam negeri. Tentu saja, Indonesia harus sudah mulai melihat potensi-potensi negara anggota IORA lain khususnya di kawasan Afrika dan Timur-Tengah untuk merambah konektivitas antara negara melalui jalur maritim. Terlebih dominasi China dan India di kawasan Samudera Hindia dapat mengancam eksistensi Indonesia di kawasan tersebut, jika Indonesia tidak segera mengambil langkah konkrit seperti yang dilakukan kedua negara *super-power* tersebut. Dalam beberapa waktu terakhir, baik China dan India sedang meningkatkan strategi militer dan non-militer mereka di Samudera Hindia (Shekhar, 2018). China sendiri beberapa waktu lalu menginisiasi Belt Road Initiative (BRI) sebagai mega proyek jalur maritim dan infrastruktur yang menghubungkan jalur-jalur laut di dunia. BRI tersebut juga melintasi negara-negara di kawasan Lingkar Samudera Hindia (Mishra, 2018). Begitu juga India, yang 95 persen volume perdagangannya, dan 80 persen kebutuhan minyak mentahnya bergantung pada Samudera Hindia (Shekhar, 2018).

Menlu Indonesia Retno Marsudi juga memaparkan bahwa dalam bidang perekonomian, negara-negara anggota di wilayah IORA bagian timur (Australia, India, Indonesia) memiliki perekonomian yang lebih

matang di banding wilayah IORA bagian barat (Afrika), sehingga kedepannya Retno mengemukakan bahwa Indonesia akan mengoptimalkan kerjasama dengan negara IORA bagian barat. Hal tersebut menurut Retno sejalan dengan politik luar negeri Indonesia abad ke-21 yang menekankan diplomasi ekonominya kepada wilayah Afrika yang selama ini menurutnya, belum dioptimalkan secara maksimal oleh Indonesia (Marsudi, 2017).

Terdapat tiga hal menurut Elisabeth yang harus diperhatikan Indonesia dalam menerapkan diplomasi maritimnya dalam konteks IORA (Schoettli, 2018). Pertama, Indonesia perlu memetakan kekuatan ekonomi masing-masing negara. Hal ini tidak lepas dari persoalan disparitas ekonomi yang dihadapi negara-negara anggota IORA. Pemetaan ekonomi tersebut dibutuhkan dalam rangka membentuk kerjasama yang memadai dalam tingkatan kemampuan negara yang berbeda-beda. Selanjutnya, Indonesia juga perlu memetakan isu mana yang menjadi prioritas terkait potensi dan ancaman bagi dalam IOR. Terakhir, strategi diplomasi yang dilakukan, harus sejalan dengan kepentingan nasional Indonesia dalam bidang kemaritiman.

Dalam konteks IORA, Indonesia sendiri telah melakukan beberapa upaya kerjasama dengan negara-negara anggota, melalui diplomasi maritim yang dijajalakan. Seperti penindaklanjutan konsep blue economy yang diusung IORA melalui IORA Blue Economy Ministerial Conference (BEC) di Jakarta pada kuartal kedua tahun 2017 lalu. Terdapat beberapa peluang kerjasama dan penguatan kapasitas maritim yang dapat dilakukan dalam lingkup IORA seperti peningkatan kapasitas budidaya perikanan, penanganan illegal fishing, kerjasama perlindungan terumbu karang dan penanganan counter terrorisme di kawasan Samudera Hindia (Depkes, 2017). Bagi Indonesia sendiri, potensi kerjasama pelabuhan antara negara anggota IORA perlu mendapat perhatian.

Persoalan seperti belum adanya sistem komunikasi yang dibangun antar pelabuhan menjadi poin penting, terutama jika Indonesia ingin meningkatkan konektivitas antar pelabuhan negara-negara IORA.

Dalam perkembangannya IORA sendiri memiliki persoalan internal yang kerap menghambat perkembangan IORA sebagai organisasi regional yang berpengaruh dalam lingkup global. Samudra Hindia oleh Pearson dideskripsikan sebagai perairan yang ditemukan namun dilupakan "*The Indian Ocean has been known, dismissed and describe,*" (Pearson, 2007). Artinya, Samudera Hindia selama ini belum terlalu dimaksimalkan layaknya Samudera Atlantik dan Pasifik. Dalam konteks regionalisme sendiri, meskipun IORA telah berdiri selama 20 tahun, namun IORA belum mampu mengintegrasikan negara anggotanya dalam membentuk regionalisme yang dapat dipertimbangkan dalam lingkup global.

Terdapat beberapa alasan yang menghalangi IORA dalam mengintegrasikan kerjasama maritim yang efektif dan kerjasama regional secara umum di IOR. Pertama, negara-negara yang tergabung dalam IORA memiliki perbedaan yang cukup besar dalam beberapa bidang seperti sistem politik, stabilitas, pembangunan ekonomi, serta kapabilitas dan kepentingan maritim. Absennya kepentingan bersama atau *common interest*, menjadi persoalan IOR terlepas dari luasnya sumber daya Samudera Hindia yang seharusnya dapat dimanfaatkan (Bateman & Bergin, 2010, p. 17).

Selanjutnya, hal yang juga menyulitkan kerjasama antar anggotanya juga disebabkan karena tidak ada kesepakatan dasar mengenai hal-hal yang mencakup dalam keamanan maritim serta tidak adanya definisi yang disepakati terkait keamanan maritim. Negara-negara Afrika misalnya, akan lebih memperhatikan isu-isu lokal seperti kemiskinan, wabah penyakit dan keamanan internal daripada memikirkan isu

strategiskawasan (Bateman, 2016). Ketika negara-negara Afrika lebih fokus terhadap isu keamanan manusia, negara-negara maju dan berkembang lebih fokus dalam membangun konsep keamanan maritim yang memberi keuntungan kepada perekonomian negaranya. Persoalan yang dihadapi IORA tersebut, menjadi tantangan bagi Indonesia dalam membuktikan kebijakan 'aktif' yang selama ini menjadi kebijakan luar negeri Indonesia, selain juga membuktikan apakah Indonesia berhasil menjadi poros maritim dunia dan menjadi negara dengan kekuatan *middle power* di lingkup regional dan global.

KESIMPULAN

Kebijakan strategis IORA dalam bidang keamanan maritim dan ekonomi, sejalan dengan kebijakan maritim dan ekonomi dalam poros maritim yang diusung Indonesia. Dalam hal tersebut, Indonesia menggunakan diplomasi maritim dalam memanfaatkan keuntungan serta peluang demi meningkatkan konektivitas, kerjasama dan kesepakatan dalam berbagai bidang dengan negara di kawasan IOR. Belum adanya integrasi yang kuat antara negara-negara anggota menjadi salah satu tantangan yang dihadapi IORA selama ini. Isu keamanan tradisional seperti rivalitas armada militer China dan India, nuklir yang dimiliki China, India dan Pakistan, serta keamanan non-tradisional seperti *illegal fishing*, *piracy* dan *armed robbery* masih menjadi ancaman yang dihadapi IORA terutama karena belum ada regulasi yang kuat dalam IORA yang mengatur persoalan tersebut. IORA Summit 2017 menjadi platform yang dimanfaatkan Indonesia, untuk dapat mengintegrasikan kekuatannya dalam mengatasi isu keamanan maritim di kawasan Samudera Hindia. Serta dalam meningkatkan kerjasama khususnya dengan negara-negara IOR di Afrika.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- Agastia, I. G. B. D., & Perwita, A. A. B. (2015). Jokowi's Maritime Axis: Change and Continuity of Indonesia's Role in Indo-Pacific. *Journal of ASEAN Studies*, 3(1), 32. <https://doi.org/10.21512/jas.v3i1.751>
- Atriandi, R. (2017). The Indian Ocean and Indonesia's Global Maritime Fulcrum: Relevance to ASEAN. *RSIS Monograph, No 33*(Juli). Diakses dari https://www.researchgate.net/publication/318772880_The_Indian_Ocean_and_Indonesia%27s_Global_Maritime_Fulcrum_Relevance_to_ASEAN Pada 4 Januari 2018
- Bateman, S. (2016). Maritime security governance in the Indian Ocean region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 12(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/19480881.2016.1138709>
- Bateman, S., & Bergin, A. (2010). Our western front Australia and the Indian Ocean. *Barton, A.C.T.: Australian Strategic Policy Institute (ASPI)*. Diakses dari http://www.aspi.org.au/publications/publication_details.aspx?ContentID=248&pubtype=5 Pada 4 Agustus 2018
- Djumala, D. (2015). Diplomacy for maritime fulcrum. Diakses dari <https://www.thejakartapost.com/news/2015/02/09/diplomacy-maritime-fulcrum.html> pada 21 Januari 2019
- Fels, E. (2017). *Shifting Power in Asia-Pacific?* Cham: Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-45689-8>
- Jordaan, E. (2003). The concept of a middle power in international relations: distinguishing between emerging and traditional middle powers. *Politikon*,

- 30(1), 165–181.
<https://doi.org/10.1080/0258934032000147282>
- Kaplan, R. D. (2010). *Monsoon: the Indian Ocean and the future of American power* (1st ed). New York: Random House.
- Le Mière, C. (2014). *Maritime diplomacy in the 21st century*. Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge.
- Madu, L. (2018). Urgensi Indian Ocean Rim Association (IORA) dalam Diplomasi Maritim Indonesia. *Intermestic: Journal of International Studies*, 2(2), 171. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v2n2.5>
- Pearson, M. (2007). *The Indian Ocean* (1. ed). London: Routledge.
- Rosyidin, M. (2017). Foreign policy in changing global politics: Indonesia's foreign policy and the quest for major power status in the Asian Century. *South East Asia Research*, 25(2), 175–191. <https://doi.org/10.1177/0967828X17706570>
- Saha, P. (2016). Indonesia's potential as a maritime power. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 12(2), 28–41. <https://doi.org/10.1080/09733159.2016.1232951>
- Schoettli, J. (Ed.). (2018). *Maritime governance and South Asia: trade, security and sustainable development in the Indian Ocean*. New Jersey: World Scientific.
- Shekhar, V. (2018). *Indonesia's foreign policy and grand strategy in the 21st century: rise of an Indo-Pacific power*. Milton Park, Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge.
- Sanders, D. (2014). *Maritime power in the Black Sea*. Farnham, Surrey: Ashgate Publishing Limited.
- Till, G. (2015). Indonesia as a Growing Maritime Power: Possible Implications for Australia. *Sea Power Center: Australia*, (4). Retrieved from <http://navalinstitute.com.au/wp-content/uploads/2015/06/soundings4.pdf>
- Yalcin, H. B. (2012). The Concept of Middle Power and the Recent Turkish Foreign Policy Activism. *Afro Eurasian Studies*, 1(1), 195–211.

Internet

- Depkes. (2017). Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. Diakses dari <http://www.depkes.go.id/article/print/17051100001/buka-koneksi-dengan-negara-iora-ri-selenggarakan-bec-ii.html> Pada 1 Juli 2018
- Energy Information Administration. (2017). World Oil Transit Chokepoints. *US Energy Information Administration*. Diakses dari <https://www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC> Pada 1 Januari 2018
- Hermansyah, A. (2017). Indonesia to link maritime axis plan to IORA countries - *Business - The Jakarta Post*. Diakses dari <http://www.thejakartapost.com/news/2017/03/06/indonesia-to-link-maritime-axis-plan-to-iora-countries.html> Pada 23 Oktober 2017
- IORA. (2017). IORA Leaders' Summit. Diakses dari

- <http://www.iorasummit2017.id/?p=detberita&id=85> Pada 3 September 2017
- Jakarta Concord. (2017). IORA Leaders' Summit. Diakses dari <http://www.iorasummit2017.id/?p=speeches> Pada 23 Oktober 2017
- Jokowi Speech. (2017). IORA Leaders' Summit. Diakses dari <http://www.iorasummit2017.id/?p=speeches> Pada 23 Oktober 2017
- Kemlu. (2014). Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. Diakses dari <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx> Pada 23 Oktober 2017
- Liow, V. S. and J. C. (2014). Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead. Retrieved October 21, 2017, from <https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-and-obstacles-ahead/>
- Marsudi, R. (2017). IORA dalam Kaitan Visi dan Langkah Konkret Poros Maritim Jokowi. Diakses dari <http://internasional.metrotvnews.com/asia/8N0Ym3zb-iora-dalam-kaitan-visi-dan-langkah-konkret-poros-maritim-jokowi> Pada 23 Oktober 2017
- Mishra, V. (2018). China Is Moving into the Indian Ocean, *The National Interest*. Diakses dari <http://nationalinterest.org/feature/china-moving-the-indian-ocean-25380> Pada 30 Juni 2018
- Piracy Reporting Center. (2016). IMB Piracy Reporting Centre. Diakses dari <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> Pada 23 Oktober 2017
- Setkab. (2018, Oktober). Sambutan Presiden Joko Widodo pada Pembukaan Our Ocean Conference (OOC) 2018, 29 Oktober 2018, di Bali Nusa Dua Convention Center, Nusa Dua, Bali. Retrieved January 20, 2019, from <http://setkab.go.id/sambutan-presiden-joko-widodo-pada-pembukaan-our-ocean-conference-ooc-2018-29-oktober-2018-di-bali-nusa-dua-convention-center-nusa-dua-bali/>
- Visi Misi Jokowi-JK. (2014). Visi Misi Jokowi Jusuf Kalla. Diakses dari http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf Pada 21 Oktober 2017