

Kendala Indonesia Dalam Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia Melalui *Indian Ocean Rim Association* Di Tengah Problematika Sektor Maritim Indonesia

Yunisavira Hidayanti¹

Yusran²

Abstract

This study aims to explain Indonesia's obstacles to realizing the vision of the world maritime axis in the midst of the problems of the maritime sector in Indonesia. As the World Maritime Axis, Indonesia uses the Indian Ocean Rim Association as an alternative means of realizing its aims. The research method used is descriptive qualitative. This study uses the Concept of Change in Foreign Policy from experts relevant to the phenomenon under study. The results of this study indicate that Indonesia still has problems with realizing the vision of the world maritime axis. This is because there are still many problems that occur in Indonesian waters. The conclusion of this research is that the vision of the world maritime axis has not been successfully realized by Indonesia. Indonesia has not yet achieved the standard of a marine country, as evidenced by various maritime sector issues. Starting with connectivity, fishing, and maritime defense and security issues.

Keywords: *Indonesia, Indian Ocean Rim Association, Obstacles, World Maritime Axis*

Pendahuluan

Indonesia merupakan satu di antara negara-negara kepulauan terbesar yang ada di dunia sebab dua pertiga wilayahnya merupakan lautan. Terdapat ribuan pulau yang ada di Indonesia terbentang dari wilayah Indonesia Barat hingga Indonesia Timur. Kepulauan Indonesia menjadi tempat hidup ekosistem laut. Sumber daya kelautan yang dimiliki Indonesia sangatlah banyak, seperti kehidupan bawah laut yang memiliki potensi untuk pengembangan ekonomi negara. Indonesia juga berada pada posisi strategis, sebab pada sebelah timur Indonesia merupakan Samudera Pasifik dan sebelah barat Indonesia merupakan Samudera Hindia. Karena dua pertiga wilayahnya yang merupakan lautan dan posisinya yang strategis membuat Indonesia sangat potensial menjadi Poros Maritim Dunia.

Dengan posisi geografis yang strategis, Indonesia mempunyai jalur laut yang dinamakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Terdapat tiga ALKI yang setiap harinya berpotensi

¹ Prodi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur, hyunisavira1425@gmail.com.

² Prodi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budi Luhur.

menghasilkan nilai perdagangan sebesar US\$ 1,3 juta atau Rp 18 miliar. Selain itu, terdapat Zona Ekonomi Eksklusif sepanjang 2,4 juta km yang memiliki berbagai macam kekayaan alam sebagai probabilitas kesejahteraan dan kemakmuran bagi Indonesia (Kamarullah, 2020: 1). Perairan Indonesia menyimpan kekayaan alam diantaranya hewan laut, tumbuhan laut, berlian, permata, dan industri maritim yang apabila dimanfaatkan akan memberikan banyak manfaat. Pasangan calon presiden Joko Widodo – Jusuf Kalla pada kampanye Pemilu Presiden Indonesia tahun 2014 – 2019 dalam misinya berisi mengenai arah kebijakan Indonesia pada pengembangan potensi maritim. Ide tersebut mendapat berbagai macam respon dari berbagai kalangan nasional maupun mancanegara.

Pasangan Joko Widodo – Jusuf Kalla memenangkan Pemilu Presiden 2014 – 2019 dan mengeluarkan Perpres Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2015 – 2019. Dalam RPJMN 2015 – 2019 membahas Poros Maritim Dunia sebagai pembangunan utama Indonesia. Pada forum internasional, Indonesia memberikan penegasan kepada dunia bahwa Indonesia merupakan sebuah kekuatan diantara dua samudera. Oleh karena itu, Indonesia mengusulkan kerjasama maritim yang lebih kuat di forum *East Asia Summit*. Usulan kerjasama tersebut diumumkan Presiden Joko Widodo dalam KTT *East Asia Summit* ke-9 yang digelar pada tanggal 13 November 2014 di Myanmar (Kusumawardhani&Afriansyah, 2019: 252).

Kemudian, Indonesia mendapatkan posisi menjadi ketua *Indian Ocean Rim Association* pada tahun 2015 - 2017 yang dipilih melalui Pertemuan *Council of Meeting* ke-15 di Padang dengan wakil ketua yaitu Afrika Selatan. *Indian Ocean Rim Association* ialah sebuah organisasi regional yang di dalamnya berisi negara-negara yang masuk ke wilayah pesisir Samudera Hindia. Terdapat 23 negara yang terdaftar sebagai anggota dan sembilan negara sebagai dialogue partner. Samudera Hindia sendiri merupakan kawasan yang strategis sebab menjadi penghubung bagi perdagangan internasional dari Asia ke Eropa begitu juga sebaliknya.

Dengan dijadikannya Poros Maritim Dunia sebagai fokus pengembangan dan didukung dengan posisinya sebagai ketua *Indian Ocean Rim Association*, visi Poros Maritim Dunia harusnya mampu Indonesia wujudkan. Namun nyatanya visi Poros Maritim Dunia belum berhasil terwujud. Indonesia masih belum mencapai standar sebagai negara maritim, dilihat dari beberapa permasalahan sektor maritim yang dialami oleh Indonesia. Mulai dari permasalahan pada konektivitas, perikanan serta pertahanan dan keamanan laut. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis merumuskan pokok permasalahan penelitian, yaitu: "Bagaimana Kendala Indonesia Dalam Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia Melalui Kepemimpinan di *Indian Ocean Rim Association* ?".

Pembahasan

Menurut konsep perubahan kebijakan luar negeri, Indonesia berupaya memenuhi kepentingan nasionalnya. Kepentingan Indonesia pada periode pertama Presiden Joko Widodo yaitu menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Sehingga visi Poros Maritim Dunia menjadi strategi pembangunan pada saat periode pertamanya. Sementara pada periode kedua Presiden Joko Widodo, kepentingan nasional Indonesia berubah haluan menjadi pembangunan infrastruktur. Hal ini didasari dengan upaya penurunan ketimpangan harga komoditas pada wilayah Indonesia bagian barat dengan Indonesia bagian timur.

Perubahan kebijakan luar negeri yang dilakukan pemerintah Indonesia, membuat visi Poros Maritim Dunia yang memang belum berhasil dapat dinyatakan gagal pada implementasinya. Sebab tujuan awal menjadikan Indonesia sebagai poros maritim global belum tercapai. Selain itu, menurut asumsi teori linkage oleh James N. Rosenau yang membahas konsep perubahan kebijakan luar negeri mengenai sistem nasional dan internasional pada perilaku sebuah negara.

Tidak tercapainya visi Poros Maritim Dunia dalam sistem internasional mengakibatkan sistem nasional menjadi tidak seimbang. Indonesia tidak bisa mencapai kepentingan nasionalnya melalui forum internasional. Oleh karena itu, poros maritim global belum dapat diraih oleh Indonesia.

Sebagai langkah pasti dalam perwujudan Poros Maritim Dunia, tahun 2017 Pemerintah Indonesia mengesahkan Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Cetak biru tersebut mengacu pada visi Pembangunan Indonesia yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJMN tahun 2005 – 2025 dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Yang dimaksud dengan Kebijakan Kelautan Indonesia ialah prinsip pada strategi kelautan dan juga tahap implementasinya melalui sasaran yang dilakukan oleh K/L di bidang kelautan dengan tujuan mempercepat pelaksanaan visi Poros Maritim Dunia (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2017). Kebijakan Kelautan Indonesia melampirkan dua dokumen pendukung yaitu Dokumen Nasional KKI yang dibuat dengan masa berlaku lima tahun dan Rencana Indonesia melalui KKI yang berlaku pada periode tahun 2016 – 2019 sesuai dengan Peraturan Presiden ini.

Sebagai satu di antara negara kepulauan yang ada di dunia, Indonesia perlu menjamin konektivitas antar wilayah melalui penguatan infrastruktur laut dalam upaya menjamin konektivitas laut. Salah satu permasalahan sektor maritim Indonesia ialah lemahnya infrastruktur pelabuhan khususnya di wilayah Indonesia Timur (Wangke, 2018: 36). Pelabuhan Indonesia banyak yang belum dilengkapi oleh infrastruktur pendukung dan susunan pengelolaan yang kurang baik. Infrastruktur tersebut yaitu perlengkapan navigasi, bongkar muat dan *port equipment* yang kurang baik. Akibat dari hal tersebut, kapal-kapal yang berlabuh harus menanggung resiko dan juga biaya operasional yang lebih tinggi dari pelabuhan-pelabuhan dengan fasilitas yang sesuai standar (Adam&Dwiastuti, 2015: 170).

Peran konektivitas tidak hanya digunakan bagi penyebaran komoditas barang, tetapi juga sebagai transportasi bagi para wisatawan lokal maupun mancanegara. Sebagai negara kepulauan yang memiliki banyak tempat pariwisata, Indonesia harus mengoptimalkan industri pariwisata melalui transportasi yang memadai. Banyak tempat wisata yang minim sarana dan prasarana sebagai pendukung tempat wisata tersebut. Sarana transportasi laut bagi industri pariwisata masih sangat kurang. Padahal industri pariwisata jika dimanfaatkan bisa meningkatkan pendapatan bagi daerah tempat wisata tersebut. Selain itu, dapat menjadi lapangan pekerjaan bagi sektor lain seperti industri kerajinan, jasa pelayanan, agrowisata, pengembangan budaya dan perdagangan (Cahyo&Karana, 2016: 88).

Laut Indonesia dijajah dan dikuasai oleh pihak asing yang menginginkan keuntungan dari hasil perikanan Indonesia. Selama puluhan tahun, kapal asing dengan bebas mengambil ikan di wilayah perairan Indonesia. Permasalahan pada aspek perikanan laut di Indonesia mengganggu sumber daya laut, sumber pendapatan masyarakat wilayah pesisir, kebutuhan makanan dan perkembangan ekonomi dari sumber daya laut. Laut Indonesia rawan akan praktik IUU *Fishing* dan juga praktik *overfishing* oleh para pelaut. Praktik tersebut dilakukan oleh kapal ikan Indonesia dan juga kapal ikan asing yang mengakibatkan kerugian di berbagai aspek seperti sosial, lingkungan, dan juga ekonomi.

Ancaman IUU *Fishing* dikarenakan beberapa permasalahan sektor perikanan global seperti stok ikan yang berkurang dan pembatasan pemberian izin penangkapan disaat permintaan pasar yang semakin meningkat, hal tersebut menyebabkan pengurangan armada kapal penangkapan ikan. Pada gejala *overfishing*, banyak dilakukan oleh kapal yang menggunakan cantrang. Cantrang ialah alat tangkap ikan yang menggunakan jaring sampai pada dasar perairan. Penggunaan alat tersebut menyebabkan kerusakan pada ekosistem dasar laut. WWF Indonesia menyatakan bahwa tangkapan cantrang 60-82persen merupakan tangkapan yang tidak dimanfaatkan para nelayan. World Bank dan Food Agriculture Organization menghitung total kerugian Indonesia sebesar Rp 240 miliar setiap tahun. Satu kapal pelaku illegal fishing bisa

mendapat keuntungan sebesar US\$2 – 2,5 jt setiap tahunnya. Para pelaku illegal fishing itu tidak hanya mengambil ikan melainkan lobster, teripang dan kerang.

Konvensi tentang Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa tahun 1982 menyatakan bahwa Indonesia merupakan salah satu *archipelagic state*. Pengakuan tersebut berdasarkan garis pantai Indonesia sejauh 81.000 kilometer. Terdapat empat jalur perdagangan dunia di Indonesia, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar-Lombok, dan Selat Ombai-Wetar yang tepat berada di jalur ALKI (Rustam, 2015: 3). Berdasarkan kondisi di atas, laut Indonesia menjadi wilayah yang rawan akan ancaman. Ancaman-ancaman tersebut seperti kasus pembajakan dan perompakan. Kasus perompakan dan pembajakan yang terjadi di wilayah laut Indonesia tentu saja akan menyebabkan terhambatnya proses perwujudan Poros Maritim Dunia. Sebab, kondisi maritim di Indonesia dinilai tidak aman. Akibatnya, banyak kapal yang harus memutar jalur pelayaran lebih jauh untuk menghindari risiko perompakan. Kasus perompakan tidak hanya merampok angkutan kapal, tetapi juga melakukan penahanan dan melukai awak kapal (Latifah&Larasati, 2017: 216).

Indian Ocean Rim Association secara resmi berdiri pada Maret Tahun 1997 di Grand Bay, Mauritius. Pertemuan tersebut diikuti oleh 14 Negara, yaitu Australia, India, Indonesia, Kenya, Madagaskar, Malaysia, Mauritius, Mozambik, Oman, Singapura, Afrika Selatan, Sri Lanka, Tanzania dan Yaman. Pada awalnya *Indian Ocean Rim Association* bernama IOR-ARC (*Indian Ocean Rim-Association for Regional Cooperation*), kemudian berganti menjadi *Indian Ocean Rim Association*. Pergantian nama tersebut terjadi pada Pertemuan Tingkat Menteri ke-13 di Perth tahun 2013. *Indian Ocean Rim Association* dibangun dalam rangka mengembangkan ekonomi yang sustainable dan harmoni bagi seluruh anggotanya serta mewujudkan tumpuan yang kokoh bagi ekonomi dengan memfasilitasi kegiatan ekonomi dan memberantas hal-hal yang menghambat kegiatan tersebut (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2019).

Saat ini *Indian Ocean Rim Association* memiliki negara anggota sebanyak 23 negara, yaitu *Commonwealth of Australia, Republic of South Africa, Republic of India, Republic of Kenya, Republic of Singapore, Malaysia, United Republic of Tanzania, Sultanate of Oman, Republic of Indonesia, Republic of Mozambique, Republic of Yemen, Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, Islamic Republic of Iran, Kingdom of Thailand, People's Republic of Bangladesh, Republic of Seychelles, Republic of Madagascar, Republic of Mauritius, United Arab Emirates, Union of the Comoros, Federal Republic of Somalia, Republic of Maldives* dan *French Republic*. Dan juga terdapat sembilan negara mitra dialog, yaitu *Japan, Arab Republic of Egypt, People's Republic of China, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America, Federal Republic of Germany, Republic of Korea, Republic of Turkey* and *Republic of Italy*. IORA juga memiliki lembaga pengamat, yaitu *Indian Ocean Academic Group* dan *Western Indian Ocean Marine Science Association*.

Indonesia menjadi ketua *Indian Ocean Rim Association* periode 2015 – 2017 dengan mengangkat tema "Penguatan Kerja Sama Maritim Untuk Membangun Samudera Hindia yang Tenteram dan Sejahtera" (Ayuningtyas, 2018: 5). Selama menjadi ketua *Indian Ocean Rim Association* bersama Afrika Selatan terdapat beberapa agenda-agenda konkret dalam rangka membangun wilayah Samudera Hindia yang damai. Agenda-agenda tersebut yaitu *Third Indian Ocean region Dialogue 2016, Indian Ocean region Leaders' Summit 2017, IORA Business Forum 2017, Second Blue Economy Conference 2017*, dan *IORA Guide for Investment*.

Melalui peran Indonesia sebagai ketua *Indian Ocean Rim Association* pada tahun 2015 – 2017, dapat disimpulkan bahwa Indonesia memiliki partisipasi yang aktif sebagai ketua *Indian Ocean Rim Association*. Partisipasi aktif Indonesia melalui gagasan dan agenda yang dilaksanakan berkaitan dengan kepentingan nasionalnya yaitu menjadi poros maritim di wilayah internasional. Dalam perannya sebagai ketua *Indian Ocean Rim Association*, Indonesia menyeleggarakan beberapa agenda terkait dengan isu-isu strategis pada wilayah Samudera Hindia. Dari beberapa agenda tersebut menghasilkan pembentukan dokumen sebagai konsep dasar kerja sama negara-

negara anggota dan negara mitra dialog *Indian Ocean Rim Association*. Pelaksanaan dari agenda-agenda tersebut berkaitan dengan kepentingan nasional Indonesia yaitu menjadi Poros Maritim Dunia.

Untuk menjadi poros maritim global, tentu saja Indonesia harus memfokuskan Poros Maritim Dunia menjadi pembangunan utama Indonesia. Presiden Joko Widodo telah dipercayai oleh masyarakat Indonesia sebagai pemimpin negara ini selama dua periode. Periode pertama Presiden Joko Widodo dimulai pada saat tahun 2014-2019. Pada saat itu presiden bersama wakil presiden Jusuf Kalla memiliki visi misi dan juga rencana prioritas program pemerintahannya. Visi tersebut ialah "mewujudkan Indonesia yang merdeka, independen, dan masyarakat yang saling bekerja sama" (Komisi Pemilihan Umum Indonesia, 2014). Selain itu, pasangan presiden dan wakil presiden tersebut memiliki rencana prioritas program pemerintahan yang dirumuskan dalam sembilan agenda dan disebut sebagai Nawa Cita. Pada perayaan kemenangannya, Presiden Joko Widodo melakukan pidato pada satu di antara perahu yang berada di pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta. Pada pidato tersebut, Presiden Joko Widodo kembali mempertegas tujuannya dalam pembangunan maritim Indonesia.

Pada periode dua Presiden Joko Widodo sebagai petahana, beliau berpasangan dengan K.H Ma'ruf Amin sebagai wakil presiden. Sebagai kelanjutan dari periode pertamanya, visi dari Presiden tidak berbeda jauh dengan visi pada periode pertamanya. Namun, pada periode kedua Presiden Joko Widodo sama sekali tidak membahas mengenai Poros Maritim Dunia. Pada periode kedua ini, Presiden Joko Widodo lebih berfokus kepada pengembangan infrastruktur yang merata bagi seluruh masyarakat Indonesia. Presiden Jokowi menjadikan infrastruktur menjadi strategi utama yaitu sebagai upaya peningkatan konektivitas dan kenaikan ekonomi di seluruh wilayah Indonesia. Nyatanya, hal tersebut sudah dilakukan pada saat periode pertamanya dengan Wakil Presiden Jusuf Kalla. Salah satunya ialah pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang bertujuan sebagai penghubung antar daerah (<https://money.kompas.com>, 2019).

Alasan Presiden Jokowi fokus pada pembangunan infrastruktur ialah (<https://www.kompas.tv>, 2021) :

- i. Untuk membangun peradaban yang berarti juga membangun kedisiplinan warga Indonesia
- ii. Meningkatkan daya saing Indonesia
- iii. Pengaplikasian dari sila kelima Pancasila yang berbunyi "Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia"
- iv. Sebagai alat pemersatu warga Indonesia
- v. Transportasi menjadi pemersatu antardaerah, antarkota, antarprovinsi maupun antarpulau

Konsep Poros Maritim Dunia yang dikemukakan oleh pasangan Presiden dan Wakil Presiden Joko Widodo dan Jusuf Kalla bertujuan menjadikan kelautan selaku fokus perkembangan Indonesia. Sebagai negara dengan ribuan kepulauan yang disatukan oleh wilayah perairan, Indonesia harus mengoptimalkan wilayah perairannya. Namun, perairan Indonesia belum dimanfaatkan dengan baik. Seperti belum optimalnya konektivitas maritim yang menjadi poin penting untuk menjadi poros maritim global. Perairan di Indonesia bukanlah sebuah pemisah melainkan sebagai penghubung antar pulau. Oleh karena itu Indonesia memerlukan konektivitas maritim yang memadai dalam menghubungkan pulau-pulau di dalamnya.

Untuk mendukung konektivitas laut Indonesia, pemerintah menciptakan tol laut yang merupakan konektivitas melalui transportasi laut yang membawa komoditas dari barat menuju timur dengan terjadwal. Tujuan dari diadakannya tol laut yaitu untuk menyeimbangkan harga barang Indonesia bagian barat dengan bagian timur karena tidak ada kepastian ketersediaan barang. Tol laut membawa muatan komoditas barang berupa barang kebutuhan primer dan barang penting. Jumlah trayek tol laut selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya. Hingga

tahun 2020, trayek tol laut sudah ada 10kali lipat dibandingkan pada tahun 2015. Namun, program tol laut belum efektif dalam memperbaiki permasalahan perbedaan harga sejumlah barang.

Kamar Dagang dan Industri memberikan pendapatnya bahwa pengawasan pada daerah pemasok masih lemah. Beberapa pengusaha pengadaan yang berada dalam Asosiasi Logistik Indonesia menilai bahwa program tol laut ini belum mempengaruhi secara nyata yang disebabkan oleh pemanfaatan rendah. Mereka mengamati bahwa efektivitas tol laut hanya sebesar 2-5persen. Hal tersebut disebabkan oleh program tol laut tidak setiap hari di jadwal dan juga jam layar yang condong masih sedikit (<https://www.cnnindonesia.com>, 2019). Selain itu, biaya angkut logistik Indonesia menjadi salah satu kendala dikarenakan masih tinggi.

Untuk memaksimalkan program tol laut, diperlukan pelabuhan-pelabuhan yang memadai agar konektivitas sektor maritim Indonesia lebih optimal. Dalam upaya membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, pelabuhan sangat berperan menjadi tempat singgah transportasi laut yang ada di Indonesia. Meskipun hingga tahun 2020 terdapat 106 pelabuhan sebagai penunjang dalam program tol laut (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021), namun konektivitas laut Indonesia dinilai masih tertinggal dibanding negara-negara tetangga. UNTAD merilis jika Indonesia berada pada urutan 36 dari 178 negara pada *Liner Shipping Connectivity Index*. Dibandingkan dengan Singapura yang berada di posisi kedua, Malaysia di posisi kelima, Vietnam di posisi 19 dan Thailand di posisi 35.

Kendala lain ialah banyaknya kasus ancaman keamanan maritim yang terjadi di wilayah perairan Indonesia. Pada Juli 2020 Polairud berhasil menangkap empat pelaku perompakan laut yang telah beroperasi sejak dua tahun terakhir. Selain ancaman perompakan, kasus pembajakan juga kerap menjadi ancaman pada wilayah perairan Indonesia. Ancaman pembajakan merupakan persoalan yang serius sebab sangat berdampak negative bagi para awak kapal dan juga perusahaan maupun negara. Selain itu, kasus pembajakan juga menjadikan citra buruk bagi Indonesia di mata internasional (Supriyono, 2019: 116-118). Ancaman lain pada wilayah perairan Indonesia ialah penyusupan obat-obat terlarang. Selama tahun 2020, terdapat 806 kasus penyusupan obat-obat terlarang yang didominasi melewati lintasan laut.

Upaya Indonesia menjadikan *Indian Ocean Rim Association* sebagai jalan alternatif dalam mewujudkan visi Poros Maritim Dunia melalui kepemimpinan di *Indian Ocean Rim Association* belum berhasil. Terdapat beberapa hal pada *Indian Ocean Rim Association* yang menjadi kendala Indonesia dalam memenuhi kepentingan nasionalnya. Dalam menghasilkan sebuah keputusan, negara-negara anggota *Indian Ocean Rim Association* tidak terikat (*nonlegally binding*) oleh keputusan tersebut. Dengan kata lain, keputusan yang dihasilkan tidak memiliki kekuatan hukum tetap yang dapat mengikat negara-negara anggotanya (Saripudin, 2014: 14). Oleh sebab itu, negara-negara anggota tidak memiliki kewajiban dalam merealisasikan kerja sama yang telah dibahas.

Hubungan kerja sama *Indian Ocean Rim Association* yang masih berbentuk hubungan bilateral. Padahal berdasarkan isi dari Piagam *Indian Ocean Rim Association* keinginan akan kerja samanya lebih kepada semangat multilateral. Kerja sama tersebut juga akan cepat terwujud apabila dilaksanakan oleh seluruh negara-negara anggota. *Indian Ocean Rim Association* bukanlah sebuah jalan alternatif dari perwujudan visi poros maritim dunia, sebab terdapat beberapa kelemahan pada kerja sama *Indian Ocean Rim Association* (<https://nasional.kompas.com>, 2017) .

- i. Yang pertama, tidak adanya inisiatif dari negara anggotanya. Kerja sama pada *Indian Ocean Rim Association* belum terwujud secara jelas dan masih pada tahap pembahasan pada pertemuan-pertemuan yang tidak menghasilkan perubahan yang berarti.

- ii. Kepemimpinan yang kurang kuat. Dalam mewujudkan kerja sama yang nyata memerlukan kepemimpinan yang kuat seperti menyuntikkan dana kepada agenda seperti workshop ataupun seminar.
- iii. Belum menunjukkan benefit yang konkrit kepada negara-negara anggotanya apabila dibandingkan dengan organisasi regional lainnya seperti APEC dan RCEP.

Hal-hal yang disebutkan menjadi penyebab mengapa Indonesia tidak berhasil dalam merealisasikan upayanya memenuhi kepentingan nasional melalui perannya sebagai ketua *Indian Ocean Rim Association*. Indonesia dengan wilayah Samudera Hindia memiliki isu-isu dan permasalahan yang selaras dalam aspek perairan. Bila dilihat, kebanyakan negara-negara anggota *Indian Ocean Rim Association* mengalami kesenjangan pertumbuhan ekonomi. Hal tersebut menjadi salah satu yang mengakibatkan tersendatnya perwujudan kerja sama dalam menciptakan wilayah Samudera Hindia yang aman dan damai.

Kesimpulan

Dari penjabaran data dan hasil temuan penelitian pada bab sebelumnya, menghasilkan sebuah kesimpulan bahwa Poros Maritim Dunia belum berhasil diwujudkan dikarenakan masih adanya kendala-kendala yang berkaitan dengan kelautan dan kemaritiman Indonesia. Indonesia dinilai belum bisa memanfaatkan dan melestarikan kekayaan ekosistem lautnya sehingga banyak mengalami kerugian. Selain itu, konektivitas Indonesia dinilai belum cukup memadai. Padahal Indonesia adalah negara yang memiliki ribuan pulau-pulau dan menjadi salah satu jalur perdagangan dunia tersibuk.

Indonesia menjadikan *Indian Ocean Rim Association* sebagai jalan alternatif untuk memenuhi kepentingan nasionalnya yaitu menjadi poros maritim global. Namun, *Indian Ocean Rim Association* merupakan organisasi regional yang masih dalam tahap pengembangan pada tahun itu. *Indian Ocean Rim Association* juga memiliki isu-isu maritim pada wilayah Samudra Hindia. Selain itu, dalam menghasilkan sebuah keputusan, negara-negara anggota *Indian Ocean Rim Association* tidak terikat (*nonlegally binding*) oleh keputusan tersebut. Dengan kata lain, keputusan yang dihasilkan tidak memiliki kekuatan hukum tetap yang dapat mengikat negara-negara anggotanya. Kendala lainnya ialah hubungan kerja sama *Indian Ocean Rim Association* yang masih berbentuk hubungan bilateral. Padahal berdasarkan isi dari Piagam *Indian Ocean Rim Association* keinginan akan kerja samanya lebih kepada semangat multilateral.

Dari sisi Indonesia, terdapat kendala-kendala yang dihadapi yaitu perubahan orientasi kebijakan pada masa pertama dengan masa kedua Presiden Joko Widodo. Periode pertama Presiden Joko Widodo memprioritaskan pembangunan wilayah perairan Indonesia demi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim global. Sementara pada periode kedua dari Presiden Joko Widodo berfokus kepada pembangunan infrastruktur yang merata. Padahal visi poros maritim pada periode pertama tersebut belum terwujud.

Konektivitas laut Indonesia yang belum maksimal sebagai penghubung pulau-pulau. Satu di antara bentuk upaya konektivitas laut yaitu membuat tol laut yang bertujuan untuk menyeimbangkan harga pada wilayah Indonesia Barat dengan wilayah Indonesia Timur yang mengalami perbedaan harga yang ekstrem. Selain itu, pelabuhan di Indonesia juga masih terdapat ketidaksesuaian pada jenis-jenis kapal yang membawa kebutuhan-kebutuhan masyarakat. Wilayah perairan Indonesia yang luas dengan lemahnya pengawasan menyebabkan tingginya tingkat kerawanan kejahatan. Berbagai bentuk ancaman yang terjadi ialah kasus perompakan, pembajakan dan penyusupan obat-obat terlarang.

Menjadi ketua organisasi regional *Indian Ocean Rim Association* selama dua tahun dinilai belum mampu mencapai Poros Maritim Dunia. Waktu lima tahun pun tidak serta merta berhasil

menjadikan Indonesia sebagai poros maritim global. Berbagai kendala terjadi dalam mencapai konsep tersebut. Untuk menjadikan negara sebagai poros maritim global memang tidaklah mudah. Terlebih konsep poros maritim sudah tidak lagi menjadi strategi utama pembangunan Indonesia. Sekarang harapan ada pada masyarakat yang harus bertekad dan berperan secara aktif demi mengembalikan identitas asli Indonesia.

Referensi

- Adam, Latif & Inne Dwiastuti. (2015). "Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan." *Jurnal Masyarakat Indonesia* 41 (2): 170.
- Ayuningtyas, Dhita Anggraini. (2018). "Kepentingan Indonesia Dalam Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahun 2015." *eJurnal Ilmu Hubungan Internasional* 6 (5): 5.
- Cahyo, Andi & Sjafri Karana. (2016). "Keberadaan Sarana dan Prasarana Transportasi Dalam Industri Pariwisata di Kepulauan Anambas." *Jurnal M.P.I* 10 (2): 88.
- CNN Indonesia. (2019, 26 Februari). "Pengusaha Akui Tol Laut Belum Ampuh Atasi Perbedaan Harga." <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190225205834-92-372572/pengusaha-akui-tol-laut-belum-ampuh-atasi-perbedaan-harga> diakses 19 Juni 2021.
- Kamarullah, Muhammad. (2020). "Optimisme Pembangunan Poros Maritim." *Jurnal Masyarakat dan Budaya* 11 (5): 1.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. (2017). Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia [https://maritim.go.id/konten/unggah/2017/07/Kebijakan Kelautan Indonesia - Indo vers.pdf](https://maritim.go.id/konten/unggah/2017/07/Kebijakan%20Kelautan%20Indonesia%20-%20Indo%20vers.pdf) diakses 15 April 2014.
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. (2019, 8 April). "Indian Ocean Rim Association." https://kemlu.go.id/portal/id/read/167/halaman_list_lainnya/indian-oceanrim-association diakses 6 Desember 2019.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021, 24 April). "Menhub: Muatan Balik Tol Laut Terus Dioptimalkan." <http://dephub.go.id/post/read/menhubmuatan-balik-tol-laut-terus-dioptimalkan> diakses 20 Juni 2021.
- Komisi Pemilihan Umum Indonesia. (2014). Visi-Misi-Program Aksi Ir. H Joko Widodo – Drs. H. M. Jusuf Kalla Pemilu Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2014. [https://www.kpu.go.id/koleksigambar/Visi Misi JOKOWIDODO-JK.pdf](https://www.kpu.go.id/koleksigambar/Visi%20Misi%20JOKOWIDODO-JK.pdf) diakses 19 Juni 2021.
- Kompas. (2017, 4 April). "Kepemimpinan RI di Samudra Hindia." <https://nasional.kompas.com/read/2017/04/04/22421711/kepemimpinan.ri.di.samudra.hindia?page=all> diakses 30 Juli 2021.
- Kompas. (2019, 26 Maret). "Alasan Pemerintah Jokowi-JK Fokus Bangun Infrastruktur." <https://money.kompas.com/read/2019/03/26/084500826/alasanpemerintah-jokowi-jk-fokus-bangun-infrastruktur?page=all> diakses 1 Agustus 2021.
- Kompas TV. (2021, 25 Maret). "4 Alasan Jokowi Rajin Bangun Infrastruktur." <https://www.kompas.tv/article/158305/4-alasan-jokowi-rajin-banguninfrastruktur> diakses 1 Agustus 2021.
- Kusumawardhani, Indriati & Arie Afriansyah. (2019). "Kebijakan Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim." *Jurnal Kertha Patrika* 41 (3): 252.
- Latifah & Dinda Larasati. (2017). "Tantangan Internal dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia." *Jurnal Hubungan Internasional* 10 (2): 216.
- Saripudin, Mohammad Hery (Ed.). (2014). *Indonesia dan Indian Ocean Rim Association (IORA) Tahun 2015-2017: Peluang dan Tantangan*. Jakarta: Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kawasan Asia Pasifik & Afrika Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri.

- Supriyono. (2019). "Strategi Pertahanan Laut Dalam Menghadapi Ancaman Perompakan Sebagai Ancaman Maritim di Wilayah Perairan Republik Indonesia." *Jurnal Prodi Strategi Pertahanan Laut* 5 (2): 116-118.
- Wangke, Humphrey (Ed.). (2018). *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
[https://www.google.co.id/books/edition/Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim/PfKiDwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&printsec=frontcover](https://www.google.co.id/books/edition/Diplomasi_Indonesia_dan_Pembangunan_Konektivitas_Maritim/PfKiDwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&printsec=frontcover) diakses 26 Mei 2021.