

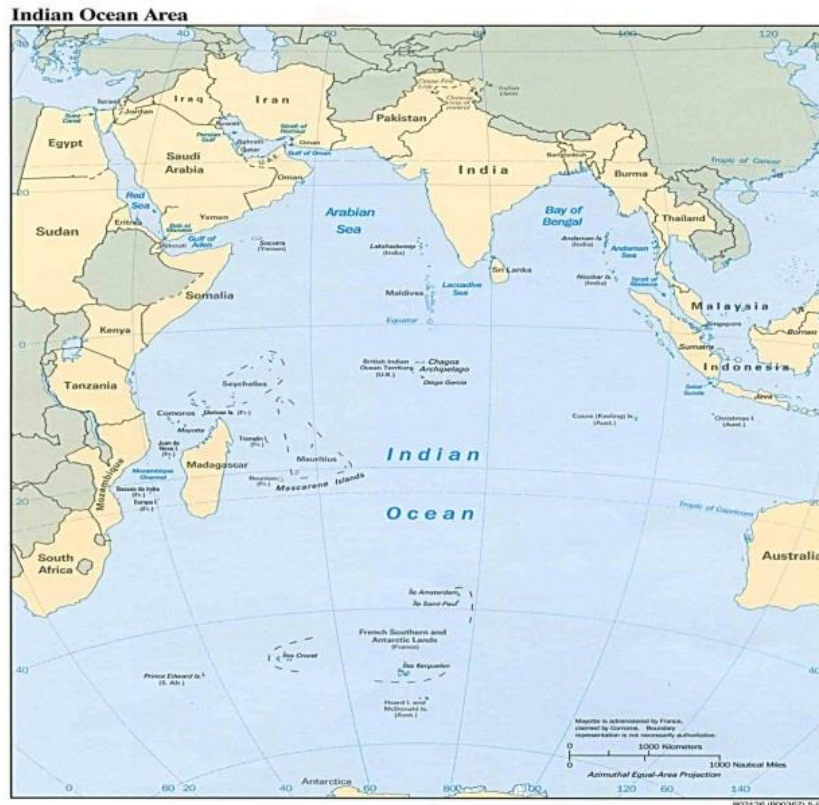
BAB III
SAMUDERA HINDIA DAN SEJARAH *INDIAN OCEAN RIM*
ASSOCIATION

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan tentang peluang yang ada di Samudera Hindia dan juga tantangan yang ada di dalamnya. Selain itu, penulis juga akan menjelaskan sejarah dari berdirinya *Indian Ocean Rim Association* (IORA).

A. Potensi Dan Tantangan di Samudera Hindia

Samudera Hindia merupakan samudera terbesar ketiga di dunia yang mana ditinggali oleh 2,7 miliar penduduk dunia. Setengah dari perjalanan kontainer dunia melewati Samudera Hindia. Samudera ini membentang lebih dari 6.200 mil (10.000 km) antara ujung selatan Afrika dan Australia dan memiliki luas sekitar 28.360.000 mil persegi (73.440.000 km persegi). Kedalaman rata-rata Samudra Hindia adalah 12.990 kaki (3.960 meter), dan titik terdalamnya, di Cekungan Sunda dari Palung Jawa di lepas pantai selatan pulau Jawa, sedalam 24.442 kaki (7.450 meter). Samudra Hindia dibatasi oleh Iran, Pakistan, India dan Bangladesh di utara; Semenanjung Malaya, Kepulauan Sunda Indonesia, dan Australia di timur; Antartika ke selatan; dan Afrika dan Semenanjung Arab ke barat. Di barat daya bergabung dengan Samudera Atlantik selatan ujung selatan Afrika, dan ke timur dan tenggara perairannya berbaaur dengan Samudera Pasifik. (Kanayev, Morgan, & Verlaan)

Gambar 3.1 Peta Samudera Hindia



Sumber : www.mappery.com

1. Potensi di Samudera Hindia

Samudera Hindia memiliki peran yang penting sebagai salah satu penghubung jalur perdagangan, politik, militer, kebudayaan hingga penyebaran agama di antara Benua Asia, Afrika dan Eropa. Sesuai dengan letak geografisnya, Samudera Hindia menyimpan kekayaan sumber daya alam yang melimpah diantaranya aspek kekayaan alam di sektor migas. Negara – negara di kawasan Samudera Hindia tercatat sebanyak lebih dari 2/3 cadangan minyak dunia yaitu negara – negara di Timur Tengah memiliki kandungan minyak bumi sekitar 60%

dari cadangan minyak bumi yang terdapat di seluruh dunia. Samudera Hindia menjadi media untuk sampainya minyak tersebut ke berbagai negara tujuan. Sekitar 200 kapal tangker pengangkut minyak perharinya melewati Selat Hormuz menuju Eropa, Amerika dan Jepang. Kehidupan barat saat ini sangat bergantung dengan produksi minyak dari Timur. Sehingga, wilayah Teluk Persia memiliki peranan yang sangat vital bagi kelangsungan masa depan dunia barat dimana sebanyak 70% jalur distribusi minyak dunia terletak di Samudera Hindia. Oleh sebab itu, gangguan keamanan yang muncul di kawasan tersebut dapat memicu meningkatnya harga minyak dan gas bumi dunia. (Ayuningtyas, 2017)

Di sisi lain dari sektor migas, potensi kelautan Samudera Hindia juga sangat menguntungkan bagi negara – negara di sekitarnya. Terutama udang, ikan tuna sirip biru yang memiliki nilai jual yang sangat mahal. Bagi Indonesia saja, potensi perikanan di Samudera Hindia telah menyumbang sekitar 225 triliun rupiah per tahunnya, hal tersebut hanya 7,5% dari potensi ikan yang ada di Samudera Hindia sehingga masih banyak lagi potensi perikanan yang belum terekplor. (Balai Penelitian Perikanan Laut, 2014)

Dari sisi Sumber Daya Manusia atau SDM, di kawasan lingkaran Samudera Hindia terdapat 26 negara dengan jumlah populasi penduduk sebanyak kurang lebih 2,7 milyar atau sekitar 1/3 dari penduduk dunia. Potensi SDM tersebut dapat dimanfaatkan melalui manajemen bidang akademisi yang baik, sehingga muncul generasi penerus yang telah memahami betul bagaimana mengelola Samudera Hindia. Kemudian potensi SDM lainnya adalah dapat menjadi pasar konsumsi yang besar bagi produk – produk negara – negara di kawasan Samudera Hindia. Jika SDM negara itu mendapatkan manajemen yang baik maka SDM tersebut

dapat menjadi berkualitas dan sadar akan perubahan iklim serta dapat mengembangkan inovasi – inovasi yang baik untuk menjalankan pengelolaan perikanan dan pesisir yang berkelanjutan. Selain itu, negara – negara di Samudera Hindia juga memiliki keindahan alam bagi pengembangan sektor pariwisata (Alexander & al., 2012). Sebagai kawasan yang strategis, Samudera Hindia menghadapi tantangan yang membutuhkan penanganan dan kerja sama serius diantara kalangan masyarakat internasional.

2. Tantangan di Samudera Hindia

Selain memiliki potensi yang cukup beragam dan kaya untuk dapat di eksplor negara lingkaranya, Samudera Hindia tentu mempunyai tantangan dalam eksistensinya tersebut. Kawasan Samudera Hindia dihuni oleh 2,7 milyar orang dan diperkirakan akan bertambah 27% atau 689 milyar orang pada tahun 2030. Walaupun berbagi lautan yang sama, negara – negara di Kawasan Samudera Hindia menunjukkan perbedaan yang sangat kontras antara satu dengan yang lainnya. Pada tahun 2011, menurut Human Development Index (HDI) yang dirumuskan oleh United Nations Development Program (UNDP), Australia berada pada urutan kedua dari seluruh dunia, sedangkan Mozambik berada pada urutan empat terakhir, yaitu urutan 184. Secara keseluruhan, rata - rata HDI negara - negara di Samudera Hindia hanya 0,597 di mana rata -rata HDI dunia adalah 0,682. 13 negara Samudera Hindia berada di kategori perkembangan manusia rendah dan 6 negara berada di kategori perkembangan manusia yang sangat tinggi (Ayuningtyas, 2017).

Kesenjangan di atas menjadi faktor tersendiri bagi Samudera Hindia, sebab menimbulkan hambatan ekonomi dan sosial. Khususnya di wilayah maritim Samudera Hindia karena seperti yang kita ketahui bahwa lautan menjadi pusat perhatian dari negara – negara bangsa dan perusahaan multinasional untuk memperoleh kekayaan, kekuasaan dan prestise. Dalam tiga dekade terakhir sejak Perang Dunia II, lautan telah menjadi suatu sumber pertikaian dan konflik antar negara yang penting. Lautan tidak hanya digunakan sebagai arena untuk mempertajam perbedaan kepentingan nasional, tetapi juga merupakan sumber kekacauan yang semakin meluas dalam sistem internasional (Buzan, 1978).

Hambatan yang timbul akibat kesenjangan tersebut seperti perompakan yang dilakukan oleh bajak laut Somalia perairan Samudera Hindia. Dimana PBB menyatakan pembajakan di lepas Pantai Somalia terjadi karena banyaknya illegal fishing, serta pencemaran laut di perairan Somalia oleh kapal asing. Hal tersebut membuat penduduk lokal yang sebagian besar adalah nelayan semakin sulit untuk mencari nafkah, sehingga banyak dari mereka beralih profesi menjadi perompak. Data menunjukkan penyerangan bajak laut di perairan Somalia dan Samudera Hindia pada tahun 2010 kurang lebih terdapat 266 kali penyerangan serta menyandera 361 dan menculik 13 pelaut pada semester pertama 2011 (Ayuningtyas, 2017).

Samudera Hindia dan laut disekitarnya selalu memiliki ancaman dari serangan bajak laut dan perampokan bersenjata. Ini akibat dari lemahnya penjagaan terhadap laut. Menurut laporan IMB (The International Maritime Bureau) tahun 2003, perairan Indonesia dinyatakan sebagai jalur perairan yang paling berbahaya di dunia, kemudian negara - negara yang termasuk di dalamnya,

yaitu Bangladesh, Nigeria dan India. Karena kurangnya perhatian terhadap kondisi laut yang luas, maka banyak aksi teror, aksi kejahatan, pembajakan kapal, serta penyelundupan yang ada di sekitar perairan Indonesia, Bangladesh, Nigeria, dan India. Pembajakan kapal - kapal yang melintas diperairan khususnya Indonesia, seperti di pesisir Selat Malaka (Rokan Hilir, Bengkalis, Siak, Palawan, Indragiri Ilir dan Karimun) serta beberapa daerah lainnya yang berada dekat dengan jalur laut utama Indonesia (*Journal of the Indian Ocean Region*, 2011).

Terbatasnya kemampuan dan akses menuju pekerjaan yang lebih baik merupakan beberapa alasan para nelayan tetap bertahan. Hasil tangkapan para nelayan tradisional juga sangat terbatas mengingat minimnya peralatan yang digunakan jika dibandingkan dengan perusahaan penangkapan ikan yang memiliki kapal dan peralatan lebih canggih. Kalah bersaing, beberapa nelayan kemudian memutuskan untuk berhenti mencari ikan dan menjadi buruh nelayan pada perusahaan ikan yang secara ekonomi tidak membuat mereka lebih baik. Dengan keterbatasan pengetahuan dan ditambah lagi dengan tekanan ekonomi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari membuat mereka terkadang menggunakan sarana dan prasarana penangkapan ikan, seperti bom, potas dan pukot harimau yang cenderung merusak keanekaragaman hayati dan biota laut.

Dalam perkembangan politik internasional berbagi persoalan di bidang maritim menyebabkan meningkatnya tuntutan akan jaminan rasa aman dan keamanan bagi para pengguna laut. Isu – isu *transnasional crime* seperti perompakan, pembajakan dan pencurian ikan yang sering terjadi di kawasan Samudera Hindia menjadi tantangan dalam mencapai stabilitasnya. Belum lagi isu – isu ketidakamanan dari faktor lingkungan seperti bencana alam, perubahan iklim

dan pencemaran laut juga semakin mengkhawatirkan masyarakat internasional. Seperti Tsunami Aceh tahun 2004. Juga peristiwa hilangnya pesawat Malaysia Airlines MH 370 yang berujung pada pentingnya penanganan isu keselamatan dan keamanan transportasi secara bersama. Iklim yang semakin panas akan memicu naiknya permukaan laut secara regional yang merupakan ancaman bagi masyarakat pesisir. Sepanjang pesisir Samudera Hindia bagian utara, laut telah meningkat sekitar 13 milimeter perdekade (Kristanti, 2010).

Selain itu, negara – negara IOR menghadapi persoalan menipisnya cadangan ikan akibat penangkapan berlebihan yang tidak berkelanjutan. Walaupun potensi ikan masih sangat berlimpah, namun pencurian ikan tersebut telah mengganggu penelitian dan stabilitas ikan – ikan yang masih berada di laut. Padahal, ikan adalah sumber pangan utama bagi warga negara – negara pesisir Samudera Hindia. Menurut Food and agricultural Organization (FAO), warga Indonesia, Bangladesh, Komodo dan Sri Langka menggantungkan setengah hari dari protein harian mereka dari ikan. Sementara negara pesisir lain seperti Malaysia, Singapura dan Thailand mendapatkan 20% protein hewani dari ikan. Menurut David Michel direktur lembaga The stion Center, selain penangkapan berlebihan, cadangan ikan di Samudera Hindia juga beresiko terdampak oleh pemanasan global dan meningkatnya emisi karbon dioksida, dua faktor itu akan mempengaruhi secara signifikan reproduksi ikan (Ayuningtyas, 2017).

Kekayaan dan keanekaragaman yang terdapat dalam Samudera Hindia harus dikelola dengan adil dan bijaksana dengan mempertimbangkan berbagai sudut pandang setiap negara agar Samudera Hindia dapat terus menyediakan manfaatnya, bukan sebagai sumber konflik yang kemudian menjadi kerugian bagi

negara – negara lingkaranya. Dengan kondisi yang seperti ini, maka dibutuhkannya kerjasama yang kolektif untuk membangun keamanan dan stabilitas di Kawasan Samudera Hindia. Atas dasar tersebut maka dirasa perlu adanya regionalisasi agar negara – negara kawasan Samudera Hindia berintegrasi untuk mendapatkan manfaat Samudera Hindia dengan bijaksana sehingga terciptalah IORA sebagai forum negara – negara kawasan Samudera Hindia yang menjadi tempat untuk diskusi dalam pemanfaatan dan perawatannya.

B. Sejarah *Indian Ocean Rim Association*

Lingkar Samudera Hindia mendefinisikan daerah khusus dalam politik internasional yang terdiri dari negara-negara pantai yang berbatasan dengan Samudera Hindia. Ini adalah wilayah dengan banyak keragaman, dalam budaya, ras, agama, pembangunan ekonomi, dan kepentingan strategis. Negara-negara bervariasi dalam ukuran populasi mereka, ekonomi, perdagangan, dan perkembangan teknologi dan dalam komposisi GDP mereka. Sejumlah sub-wilayah terlihat jelas, misalnya Afrika Selatan dan Timur, Tanduk Afrika dan Laut Merah, Asia Selatan, Asia Tenggara, dan Australasia. Ini juga mencakup sejumlah organisasi regional, seperti ASEAN, GCC, SAARC, dan SADEC. Selama berabad-abad, negara-negara, ekonomi, dan masyarakat di Samudra Hindia telah terikat bersama dalam komunitas ekonomi kooperatif informal. Pedagang, pelaut, nelayan, dan peziarah melintasi Samudra Hindia dan banyak pelabuhannya, memungkinkan jaringan perdagangan yang dinamis muncul. Setelah Perang Dunia Kedua, proses dekolonisasi mengakhiri hegemoni Inggris di Samudra Hindia. Persaingan adikuasa di kawasan itu meningkat karena pentingnya kawasan strategis. Pengalaman sejarah umum imperialisme Eropa

telah meninggalkan kesan abadi pada para pemimpin negara-negara di wilayah Samudera Hindia - rasa identitas bersama. Penemuan kembali komunitas ekonomi, sosial dan budaya pesisir yang lalu, dari pengelompokan kooperatif regional yang berpusat pada lautan yang berfungsi sebagai jembatan antara Afrika, Asia, dan Australia, tampak alami. Pada tahun 1995, selama kunjungan ke India, Presiden Nelson Mandela menyatakan bahwa dorongan alami dari fakta sejarah dan geografi harus memperluas dirinya untuk memasukkan konsep pelayaran Samudra Hindia untuk kerjasama sosio-ekonomi dan upaya damai lainnya. Perubahan terbaru dalam sistem internasional menuntut bahwa negara-negara Samudera Hindia akan menjadi satu platform tunggal. (Dirco.gov.za)

India memberikan respon positif atas usulan dari Afrika Selatan untuk membentuk sebuah forum regional di kawasan Samudera Hindia. Hal tersebut merupakan bentuk kekecewaan publik India terhadap mekanisme *South Asian Association for Regional Cooperation* (SAARC) serta *Asian Pasific Economic Cooperation* (APEC). Disisi lain, gagasan pembentukan forum regional ini turut disambut baik Australia yang tengah mengembangkan arah politik luar negeri ke Kawasan Asia Selatan (look-north). (Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kawasan Asia Pasifik dan Afrika, 2014)

Pada tanggal 29-31 Maret 1995, Pemerintah Mauritius mengadakan pertemuan untuk membahas peningkatan kerjasama ekonomi diantara negara – negara Samudera Hindia. Pertemuan ini dihadiri oleh perwakilan pemerintah, akademisi, dan bisnis dari Negara Australia, India, Kenya, Mauritius, Oman, Singapura, dan Afrika Selatan atau yang lebih dikenal sebagai *Core Group States* atau M7. Dalam pernyataan mereka bersama, para peserta menyatakan bahwa

mereka menyepakati prinsip “*open regionalism*” dengan tujuan liberalisasi perdagangan dan mempromosikan perdagangan kerjasama. Kegiatan ini berfokus pada fasilitasi perdagangan, promosi investasi dan kerjasama ekonomi. Kemudian diadakan pertemuan lanjutan yang berlangsung pada pertengahan Agustus 1995, Negara-negara M7 tersebut berhasil merumuskan piagam pembentukan sebuah mekanisme kerjasama regional yang diberi nama *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC). Pertemuan tersebut juga turut dihadiri oleh wakil-wakil dari Indonesia, Malaysia, Sri Lanka, Yaman, Tanzania, Madagaskar, dan Mozambik (M14). (Widyawati, 2016)

Kelompok Kerja tripartit (pemerintah, akademik, dan sektor swasta) bertemu di Mauritius pada 15 –17 Agustus 1995. Pertemuan ini memutuskan untuk membuat proses trek kedua sebagai kelengkapan bagi gerakan antar-pemerintah. Pertemuan selanjutnya pada bulan September 1996 di Mauritius merampungkan sebuah Piagam untuk pembuatan IOR-ARC, dan memperluas keanggotaan untuk memasukkan Indonesia, Malaysia, Sri Lanka, Yaman, Tanzania, Madagaskar dan Mozambik - yang dikenal sebagai M-14. IOR-ARC secara resmi diluncurkan pada Pertemuan Tingkat Menteri pertama di Mauritius pada tanggal 6 - 7 Maret 1997. Pertemuan ini mengadopsi Piagam IOR-ARC, dan menetapkan sejumlah masalah administratif dan prosedural.

Pertemuan Dewan Menteri dua tahunan yang kedua diadakan di Maputo, Mozambik pada Maret 1999. Pertemuan ini sangat penting untuk masa depan IOR-ARC, dan para Menteri sepakat untuk agenda perdagangan dan investasi yang fokus pada hasil yang realistis berdasarkan fasilitasi perdagangan, liberalisasi perdagangan, dan kerjasama ekonomi dan teknis. Disepakati untuk

membentuk *Working Group on Trade and Investment* (WGTI). Para Menteri juga memutuskan untuk mengundang Bangladesh, Iran, Seychelles, Thailand, dan UEA untuk bergabung dengan Asosiasi, dan mengundang Mesir dan Jepang untuk berpartisipasi sebagai mitra dialog. Sebuah pertemuan luar biasa dari Dewan Menteri IOR-ARC berlangsung di Muscat, Oman, pada bulan Januari 2000, yang dirancang untuk secara resmi menyambut para anggota baru dan mitra dialog di IOR-ARC. Ini juga pertama kalinya WGTI bertemu. Pada pertemuan ini, para Menteri mengadopsi rencana aksi perdagangan dan investasi, yang termasuk kesepakatan untuk menyusun kompendium pada rezim bea cukai, pemeriksaan karantina dan inspeksi makanan dan investasi, untuk diselesaikan sebelum Pertemuan Tingkat Menteri berikutnya di Oman pada bulan April 2001. Pertemuan juga aplikasi yang disetujui untuk status mitra dialog dari China dan Inggris.

Pertemuan Tingkat Menteri ketiga dari IOR-ARC diadakan di Muscat, Oman, pada 7 dan 8 April 2001. Pertemuan *Council of Ministers* (COM) ini didahului oleh pertemuan *Committee of Senior Officials* (CSO), *Indian Ocean Rim Academic Group* (IORAG), *Indian Ocean Rim Business Forum* (IORBF) dan *Working Group on Trade and Investment* (WGTI). Pada pertemuan ini Perancis diterima sebagai mitra dialog. Selama pertemuan, COM memutuskan untuk mengesahkan rekomendasi dari CSO untuk membentuk *High Level Task Force* (HLTF) untuk mempelajari arah masa depan asosiasi, serta sejumlah masalah yang telah menghambat asosiasi dalam pencapaian tujuan yang ditetapkan.

HLTF bertemu pada 22-23 Oktober 2001 di Kolombo, Sri Lanka, dan mempresentasikan laporan pertamanya kepada pertemuan CSO di Oman pada Mei

2002. Laporan HLTF dipertimbangkan dan dipuji untuk persetujuan kepada COM. Disepakati bahwa untuk mempercepat persetujuan Menteri atas laporan HLTF, pertemuan COM Luar Biasa dapat diadakan di pinggiran UNGA57 di New York pada September 2002. Namun, karena keadaan yang tak terduga, pertemuan New York tidak dapat menyetujui laporan. (Dirco.gov.za)

IORA dapat dikategorikan sebagai satu-satunya organisasi regional yang berada pada kawasan Samudera Hindia. Adapun organisasi IORA ini beranggotakan 21 negara yaitu Afrika Selatan, Australia, Bangladesh, Komoros, India, Indonesia, Iran, Kenya, Madagaskar, Malaysia, Mauritius, Mozambik, Oman, Persatuan Emirat Arab, Seychelles, Singapura, Somalia, Sri Lanka, Tanzania, Thailand dan Yaman. Selain itu, IORA juga menggandeng 7 negara mitra dialog, yaitu Amerika Serikat, Inggris, Jepang, Jerman, Mesir, Perancis dan Republik Rakyat Tiongkok (RRT). Terdapat juga 2 organisasi peninjau di IORA yaitu *Indian Ocean Tourism Organization (IOTO)* dan *Indian Ocean Research Group (IORG)*. (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2015)

Tabel 3.1 Negara Anggota IORA

Negara Anggota				
No	Nama Negara	Keanggotaan	Keketuaan	Wakil Ketua
1	Australia	07 Maret 1997	2013-2015	2011-2012
2	Kesultanan Oman	07 Maret 1997	2001-2002	1997,1999-2000
3	Rep. Afrika Selatan	07 Maret 1997	2017-2019	2015-2016
4	Rep. India	07 Maret 1997	2011-2013	2009-2010
5	Rep. Kenya	07 Maret 1997	-	-
6	Rep. Mauritius	07 Maret 1997	1997-1998	-
7	Rep. Singapura	07 Maret 1997	-	-
Keterangan : <i>Core Member States/ M7</i> , melakukan pertemuan di Mauritius				

pada tanggal 29-31 Maret 1995, membahas gagasan kerjasama negara-negara di kawasan Samudera Hindia				
8	Malaysia	07 Maret 1997	-	-
9	Persatuan Republik Tanzania	07 Maret 1997	-	-
10	Rep. Indonesia	07 Maret 1997	2015-2017	1998, 2013-2014
11	Rep. Madagaskar	07 Maret 1997	-	-
12	Rep. Mozambik	07 Maret 1997	1999-2000	-
13	Republik Sosialis Demokratik Sri Lanka	07 Maret 1997	2003-2005	1997, 2001-2002
14	Rep. Yaman	07 Maret 1997	2009-2011	2006-2008
Keterangan: 7 negara anggota kedua / M-14 yang telah turut hadir pada pertemuan pertama (<i>Ist Ministerial Merdapat empat domain yang dipahami secara umum sebagai bidang utama dalam menjamin keberlangsungan sistem maritim, yaitu teknologi, finansial, regulasi dan politik. Keempatnya lekat dalam menjamin kelancaran proses globalisasi. eeting</i>) IORA di Mauritius pada tanggal 6-7 Maret 1997 di Maurutius.				
15	Persatuan Emirat Arab	31 Maret 1999	-	-
16	Rep. Islam Iran	31 Maret 1999	2006-2008	2003-2005
17	Rep. Rakyat Bangladesh	31 Maret 1999	-	-
18	Kerajaan Thailand	31 Maret 1999	-	-
19	Rep. Seychelles	15 November 2011	-	-
20	Persatuan Komoros	02 November 2012	-	-
21	Somalia	09 Oktober 2014	-	-

Tabel 3.2 Negara Mitra Wicara

Negara Mitra Wicara		
1.	Republik Arab Mesir	31 Maret 1999
2.	Jepang	31 Maret 1999
3.	Kerajaan Inggris	23 Januari 2000
4.	Rep. Rakyat Tiongkok	23 Januari 2000
5.	Rep. Perancis	08 April 2001
6.	Amerika Serikat	02 November 2012
7.	Rep. Jerman	23 Oktober 2015

Tabel 3.1 Pengamat

<i>Pengamat / Observer Status</i>		
1.	Indian Ocean Tourism Organization	23 Januari 2000
2.	Indian Ocean Research Group	05 Agustus 2010

Sumber : Widyawati, A.D. (2016). *Kepemimpinan Indonesia Di Indian Ocean Rim Association Dalam Mendukung Kebijakan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Skripsi, Universitas Hasanuddin.