

KEPENTINGAN PEMERINTAH INDIA DALAM PROYEK PENGEMBANGAN PELABUHAN CHABAHAH DI IRAN TAHUN 2013 – 2017

Ashary Ashar¹
Nim. 1002045145

Abstract

Chabahar Port is a port that located in southeast Iran. Through bilateral agreement, Iran allowed India to develop Chabahar Port. Agreement get approved in 2003, but because of a few things the agreement get stopped. In 2013 both country agree to continue the project This study aims to explain the development of Iran's Chabahar Port with aid from India, and India's interest in Chabahar Port Development Project. Results from there research showed that India have interest in this project. That interest are to secure India's political and economic interest. This study used eksplanatif research methods describes India's interest in Chabahar Port Development Project and data analysis technique use is the qualitative interpretative describe a event that occurred. The theory used in this research is realism, decision making theory and national interest concept.

Keywords: *India, Interest, Iran, Chabahar Port.*

Pendahuluan

Pelabuhan Chabahar merupakan pelabuhan milik Iran yang terletak di Teluk Chabahar, ditenggara Iran. Pelabuhan ini memiliki sejarah panjang aktivitas komersial dan maritim dimulai sejak era Kerajaan Achaemenids yang saat itu dikenal dengan nama Tees. Tees menjadi salah satu pelabuhan penting yang menghubungkan Iran dan kawasan Timur Tengah dengan India dan kawasan Asia Tengah dan Timur serta menjadi transit kapal-kapal dagang dan jelajah dari Eropa.

Iran memulai pengembangan pelabuhan Chabahar sejak tahun 1974 ketika Shah Iran, Reza Pahlevi berkuasa dengan tujuan awal membangun pangkalan angkatan laut. Namun dikarenakan Revolusi Iran pada tahun 1979, pembangunan terhenti disebabkan masalah finansial. Pembangunan dilanjutkan pada tahun 1982 dengan menambahkan satu pelabuhan baru dengan nama Shahid Beheshti. Pada tahun 1983 pelabuhan Shahid Kalantari diperbaharui dengan menambah 4 dermaga baru. Pembangunan pelabuhan ini bersamaan dengan terjadinya Perang Irak-Iran. Pembangunan terakhir dilakukan pada tahun 2004 dengan memperbaharui dermaga pelabuhan Shahid Beheshti. Sehingga secara keseluruhan, pelabuhan Chabahar memiliki 2 bagian yaitu Shahid Kalantari dan Shahid Beheshti, masing-masing memiliki 5 dermaga sehingga ada total 10 dermaga yang beroperasi di pelabuhan Chabahar.

¹ Mahasiswa Program S1 Ilmu hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman, Email : asharyashar10@gmail.com

Pada tahun 2003, melalui kunjungan Presiden Iran Mohammad Khatami ke India bertepatan dengan Hari Kemerdekaan India. India sepakat membantu Iran merevitalisasi pelabuhan Chabahar. Namun kesepakatan Iran dan India tersebut tidak dapat langsung direalisasikan. Hal tersebut disebabkan oleh sanksi embargo ekonomi oleh Amerika Serikat dan Eropa yang dijatuhkan kepada Iran disebabkan program nuklirnya dibawah pemerintahan Mahmoud Ahmadinejad, yang merupakan suksesor Khatami.

Pembicaraan tentang pembangunan pelabuhan Chabahar kembali diangkat pada Agustus 2012 dalam pertemuan terpisah antara Iran dan India pada *Non-Aligned Movement Summit* ke-16 yang dilaksanakan di Tehran, Iran. Namun baru pada tahun 2013 kedua negara menemukan kata sepakat dan siap untuk memulai kembali pengembangan pelabuhan Chabahar. Ada beberapa faktor yang membuat rencana ini kembali diangkat yaitu, pencabutan sanksi ekonomi terhadap Iran oleh Amerika dan Eropa. Serta kembali berkuasanya partai Bharatiya Janata (NDA) di India yang membawa semangat mantan Perdana Menteri Atak Bihari Vajpayee.

Setelah sepakat memulai kembali pengembangan pelabuhan Chabahar, pembahasan antara kedua negara dimulai. Pembahasan dilakukan oleh dua wakil negara dari *Ministry of Shipping* India dan *Ministry of Roads and Urban Development* Iran. Pembahasan dilakukan dibawah tekanan untuk dapat menyelesaikan rencana pengembangan secepatnya. Hasilnya adalah *Memorandum of Understanding* pada tahun 2015 yang ditandatangani oleh Menteri *Ministry of Shipping* India, Nitin Gadkari dan Menteri *Ministry of Roads and Urban Development* Iran, Abbas Ahmad Akhondi. Penandatanganan ini menandai dimulainya pembahasan kontrak yang tertuang dalam *Memorandum of Understanding* yang ditandatangani pada 23 Mei 2016 oleh Perdana Menteri India, Narendra Modi and Presiden Iran, Hassan Rouhani.

Dalam kerjasama bilateral Iran dan India tersebut, Iran akan memberikan akses kelola pelabuhan Chabahar kepada India. Pihak India akan mengembangkan pelabuhan mengikuti *master plan development* yang telah disusun oleh Iran. Pengembangan ini bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan infrastruktur pendukung sehingga Chabahar dapat menerima kapal-kapal bertonase besar dengan batas waktu sampai tahun 2030.

Proyek pengembangan akan dilaksanakan oleh *India Ports Global Private Limited*, yang merupakan *joint venture* antara *Jawaharlal Nehru Port Trust* (JNPT) dan *Kandla Port* (KPT) yang akan bekerjasama dengan perusahaan Iran, Arya Benader Iranian yang berada dibawah pengawasan *Iranian Port and Maritime Organization* (P&MO). *India Ports Global Private Limited* selanjutnya akan diberikan kesempatan untuk mengoperasikan pelabuhan selama 10 tahun. Berdasarkan hasil dari kerjasama *joint venture* selama fase pertama dan kepuasan diantara kedua belah pihak, negosiasi untuk menentukan kelanjutan kerjasama dapat dibahas kembali berdasarkan sistem *built-operate-transfer* (BOT)

(www.files.ethz.ch). Tulisan ini akan menjelaskan kepentingan pemerintah India dalam keterlibatannya mengembangkan pelabuhan Chabahar milik Iran.

Kerangka Dasar Teori dan Konsep

Perspektif Realisme

Menurut pendekatan perspektif realis, yaitu negara sebagai aktor utama dalam hubungan internasional bersifat rasional dan monolith. Sehingga negara mampu memperhitungkan *cost* dan *benefit* dari setiap tindakannya demi kepentingan keamanan nasional sehingga fokus dari penganut realisme adalah *struggle for power*. Perspektif realis berpendapat bahwa sifat dasar interaksi dalam sistem internasional bersifat anarki, kompetitif, sering berkonflik dan kerjasama dibangun hanya untuk kepentingan jangka pendek, keterlibatan dan stabilitas hubungan internasional hanya akan dicapai melalui distribusi kekuatan. Dan realisme menekankan bahwa negara bangsa dijadikan sebagai unit analisisnya. Asumsi-asumsi yang mendasari realisme, yaitu:

1. Manusia pada hakikatnya adalah makhluk *selfish* (mementingkan dirinya sendiri). Negara layaknya manusia, bertingkah laku mementingkan diri sendiri.
2. Negara merupakan aktor utama.
 - a) Negara itu berdaulat. Kekuatan negara adalah konsep kunci hubungan internasional.
 - b) Negara dimotivasi oleh kepentingan nasional. Mereka mengarahkan kebijakan luar negeri untuk meraih kepentingan nasional.
3. Kekuasaan merupakan kunci untuk memahami tingkah laku internasional dan motivasi negara.
4. Hubungan internasional sebenarnya penuh konflik. Klaim ini didasarkan pada salah satu dari tiga latar belakang yang berbeda, yaitu:
 - a) Seorang manusia itu mementingkan dirinya sendiri dan bertindak untuk meningkatkan keuntungan diri yang mereka bisa raih bahkan jika pun tindakan tersebut mungkin merugikan orang lain dan menyebabkan konflik. Karakteristik manusia itu tidak berubah dan tidak ada harapan untuk berubah.
 - b) Pada tingkat negara, hubungan-hubungan dikonstruksikan dengan cara tertentu hingga tindakan mengejar kepentingan nasional mau tidak mau mengarah ke benturan nasionalistik yang menuju perang.
 - c) Masalahnya bukan pada karakteristik manusia, tetapi ketiadaan otoritas pusat dalam kenyataan internasional. Hal ini menimbulkan anarki dan ketidakamanan sehingga negara-negara terpaksa bertindak hati-hati serta memprioritaskan kepentingan nasional (Jill Steans dan Lloyd Pettiford, 2009:58).

Dan menurut Viotti dan Kauppi terdapat empat asumsi utama dari pendekatan realis, yaitu:

1. Negara adalah aktor utama dalam hubungan internasional, sehingga negara merupakan unit analisis utama untuk mendapatkan penjelasan atas peristiwa internasional.

2. Negara dipandang sebagai aktor tunggal (unitary actor), karena negaralah yang menentukan suatu policy untuk menanggapi isu-isu tertentu pada suatu waktu tertentu.
3. Secara esensial negara merupakan aktor rasional (rasional aktor), suatu proses pembuatan keputusan luar negeri yang rasional yang mencakup suatu pernyataan tentang sasaran kebijakan luar negeri yang merupakan pertimbangan atas semua alternatif yang *feasible* menyangkut kemampuan yang dimiliki negara, kemungkinan relatif bagi pencapaian sasaran-sasaran kebijakan dengan berbagai alternatif yang dipertimbangkan secara matang, serta keuntungan dan biaya pencapaiannya.
4. Isu internasional utama bagi kaum realis adalah keamanan nasional (*national security*). Fokus utama realis adalah pada konflik aktual maupun potensial diantara aktor-aktor negara, dengan menjelaskan bagaimana stabilitas ini pecah, penggunaan kekuatan sebagai alat memecahkan perselisihan dan pencegahan terhadap pelanggaran integritas teritorial (A.A, Perwita., & Y. M., Yani, 2005:25).

Teori Pembuatan Keputusan

Teori Pembuatan Keputusan untuk menjelaskan permasalahan dalam penelitian ini yang berkaitan dengan proses pembuatan kebijakan luar negeri. Teori ini menjelaskan bahwa politik luar negeri dipandang sebagai hasil berbagai alternatif yang ada dengan optimalisasi hasil yaitu dengan mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya dan kerugian sekecil-kecilnya. Para pembuat keputusan juga diasumsikan bisa memperoleh informasi yang cukup banyak sehingga bisa melakukan penelusuran terhadap semua alternatif kebijakan yang mungkin dilakukan dan semua sumber yang dapat digunakan untuk mencapai tujuan yang mereka terapkan.

William D. Coplin menekankan bahwa yang menjadi pusat perhatian adalah orang-orang yang memegang peran dalam pengambilan keputusan politik luar negeri, yaitu orang-orang yang memiliki tanggung jawab resmi dan pengaruh aktual dalam mengambil keputusan-keputusan yang menyangkut keterlibatan negaranya dalam hubungan dengan aktor lain. Pengambilan suatu tindakan luar negeri sebenarnya lebih merupakan sebuah proses yang melibatkan banyak pertimbangan dan sangat kompleks. Seperti yang diasumsikan oleh Coplin, tindakan politik luar negeri tertentu mungkin bisa dipandang sebagai akibat dari ketiga faktor yang mempengaruhi para pengambil keputusan politik luar negeri, yaitu:

1. Kondisi Politik Dalam Negeri
2. Kondisi Ekonomi dan Militer
3. Konteks Internasional (William D. Coplin, 1992:30).

Konsep Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional merupakan awal pembentukan kebijakan luar negeri. Kepentingan nasional ada karena negara membutuhkan negara lain demi kelangsungan hidup negaranya. Kepentingan nasional merupakan tujuan-tujuan

yang ingin dicapai sehubungan dengan kebutuhan bangsa atau sehubungan dengan hal yang ingin dicita-citakan. Didalam kepentingan nasional ada empat dimensi didalamnya yaitu keamanan, ekonomi, ideologi dan internasional. Kepentingan nasional relatif tetap dan sama diantara semua negara adalah keamanan serta kesejahteraan (Teuku May Rudi, 2002:116). Semakin bertambahnya waktu, kepentingan nasional suatu negarapun semakin beragam bentuknya, hal tersebut didasari atas apa yang dibutuhkan negara tersebut. Konsep kepentingan nasional merupakan dasar untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara.

Morgenthau menyatakan bahwa tujuan negara dalam politik internasional adalah mencapai "kepentingan nasional", yang berbeda dengan kepentingan yang sub-nasional dan supra-nasional. Menurut Morgenthau negarawan-negarawan yang paling berhasil adalah mereka yang berusaha memelihara "kepentingan nasional", yang didefinisikan sebagai "penggunaan kekuasaan secara bijaksana untuk menjaga berbagai kepentingan yang dianggap paling vital bagi kelestarian negara-bangsa." (Hans J. Morgenthau, 1990:18). Morgenthau juga menyatakan bahwa kepentingan nasional setiap negara adalah mengejar power (kekuasaan), yaitu apa saja yang bisa membentuk dan mempertahankan "pengendalian" suatu negara atas negara lain. Hubungan kekuasaan atau pengendalian ini bisa diciptakan melalui teknik-teknik paksaan maupun kerjasama terhadap negara lain (Hans J. Morgenthau, 1990:143). Pemikiran Morgenthau mengenai kepentingan nasional didasarkan pada premis bahwa strategi diplomasi harus didasarkan pada kepentingan nasional.

Dari segi kepentingan nasional, Donal E. Nuechterlin dengan konsep kepentingan nasional, mengemukakan bahwa terdapat empat dasar kepentingan yang melandasi hubungan antar dua negara atau lebih, yaitu:

1. Kepentingan Ekonomi (*Economic Interest*), yaitu suatu kepentingan pemerintah di dalam meningkatkan perekonomian negara melalui hubungan ekonomi dengan negara lain.
2. Kepentingan Tata Internasional (*World Order Interest*), yaitu kepentingan untuk mewujudkan atau mempertahankan sistem politik dan ekonomi Internasional yang menguntungkan bagi negaranya.
3. Kepentingan Pertahanan (*Defence Interest*), yaitu adanya kepentingan untuk melindungi warga negaranya serta wilayah dan sistem politiknya dari ancaman negara lain.
4. Kepentingan Ideologi (*Ideology Interest*), yaitu kepentingan untuk mempertahankan atau melindungi ideologi negaranya dari ancaman ideologi negara lain (Donal E. Nuechterlin, 1979:75).

Metodologi Penelitian

Penulis menggunakan tipe penelitian explanatif yang menjelaskan kepentingan yang ingin dicapai oleh India dalam keterlibatannya mengembangkan pelabuhan Chabahar di Iran. Jenis data yang dipakai yaitu jenis data sekunder yaitu data yang berasal dari hasil interpretasi data primer baik berupa buku, artikel dan akses media elektronik. Teknik pengumpulan data dari penelitian ini adalah tinjauan

pustaka yaitu mencari dan membaca buku-buku, laporan jurnal, artikel, tabloid, koran dan data-data internet baik nasional maupun internasional. Sedangkan teknik analisis data dalam penelitian ini adalah teknik kualitatif dengan menjelaskan dan menganalisis sumber data yang ada. Lalu menggambarkan hasil penelitian berdasarkan fakta-fakta yang ada dengan metode interpretatif sehingga analisis fakta nantinya akan membawa pada pencapaian suatu kesimpulan.

Hasil Penelitian

Chabahar dikenal dengan nama Bandar Beheshti sebelumnya, merupakan ibukota Chah Bahar yang berada dalam provinsi Sistan dan Baluchestan. Chabahar adalah kota paling selatan Iran berhadapan langsung dengan Laut Oman dan Samudera Hindia. Merupakan kota wisata pantai yang cukup terkenal. Wilayah ini secara khusus dibentuk menjadi Zona Perdagangan Bebas dan Industrial oleh pemerintah Iran.

Dibandingkan dengan pelabuhan lainnya seperti pelabuhan yang berada di Laut Kaspia, Anzali Amirabad dan Noshahr, Chabahar terhitung masih muda namun memiliki prospek menjanjikan. Prospek tersebut berupa keuntungan-keuntungan yang didapatkan disebabkan oleh posisi strategis Chabahar. Letaknya yang berada di jalan masuk Teluk Chabahar yang berhadapan langsung dengan Laut Oman dan Samudera Hindia, menjadikan Chabahar satu-satunya pelabuhan milik Iran yang memiliki akses langsung ke laut lepas. Letaknya yang berada jauh dari ketegangan di Kawasan Teluk serta termasuk dalam wilayah rute pelayaran tersibuk dunia menjadi keuntungan yang ditawarkan Chabahar. Namun disebabkan fasilitas yang tidak memadai, banyak kapal-kapal yang lebih memilih untuk singgah dipelabuhan lain. Oleh karena itu, pengembangan pelabuhan Chabahar sangat diperlukan. (www.financialtribune.com)

Dalam perjanjian antara India dan Iran, India akan mengembangkan dua buah terminal dan lima dermaga, merekonstruksi fasilitas penanganan kontainer dan juga mengoperasikan terminal dan dermaga tersebut selama 10 tahun. Pengoperasian ini menggunakan sistem *build-operate-transfer* (BOT) dimana setelah 10 tahun pengoperasian, kepemilikan peralatan akan diserahkan kepada perusahaan Iran, *Iran's port and Maritime Organisation* (P&MO). Pengoperasian akan diserahkan kepada perusahaan milik India, *India Ports Global Private Limited*. Perusahaan ini merupakan *joint venture* antara dua perusahaan pengelola pelabuhan India, *Jawaharlal Nehru Port Trust* (JNPT) dan *Kandla Port* (KPT). Untuk pendanaan, India akan mendanai pengembangan pelabuhan dengan total investasi mencapai \$500 juta.

Pengembangan pelabuhan sendiri terdiri dari 5 fase, dengan mengikuti *Master Plan Development* yang dikeluarkan oleh Iran pada tahun 2007. Pada tahapan pertama, India akan melakukan pengerukan dengan perkiraan 17,5 juta meter² material untuk menambah kedalaman teluk menjadi 16 meter. Selanjutnya India mereklamasi daratan seluas 195 hektar yang akan dijadikan area terminal. Menambah panjang pemecah ombak menjadi 1650 meter. Menambah panjang

dermaga menjadi 1320 meter. Membangun terminal kontainer yang terdiri dari dermaga multi fungsi seluas 31.5 hektar, 3 dermaga baru dengan total panjang 600 meter.

Selanjutnya, India akan memfasilitasi pelabuhan Chabahar dengan peralatan baru yang terdiri dari 4 derek kontainer *post panamax* dan 12 *rubbed tyred gantry cranes*. Kendaraan tersebut termasuk dalam *special purpose vehicle* (SPV) dengan nilai sebesar \$ 85.21 juta. Lalu selama 10 tahun India akan mengeluarkan dana sebesar \$22.95 juta pertahunnya untuk mengoperasikan pelabuhan Chabahar. Sebagai tambahan, India juga akan berinvestasi sebesar \$ 16 miliar dalam Chabahar Free Trade Zone. Pada fase kedua, India akan membangun dermaga kontainer sepanjang 360 meter. Untuk fase ketiga, membangun dermaga minyak. Untuk fase keempat, membangun dermaga multi fungsi dan terakhir pada fase kelima, India akan membangun dermaga kontainer dengan panjang 360 meter (www.pmo.ir). Namun, India dapat memulai pengoperasian pelabuhan Chabahar tepat setelah fase pertama pembangunan rampung dan instalasi peralatan berat telah selesai. Pengoperasian pelabuhan Chabahar akan dimulai pada bulan Maret 2017. (www.theiranianproject.com)

Dari pemaparan rencana pengembangan pelabuhan Chabahar diatas, terlihat seberapa serius India dalam merealisasikan perencanaan tersebut. Keberhasilan pengembangan pelabuhan sangat tergantung akan India. Keseriusan dan kegigihan India mengindikasikan bahwa peranan pelabuhan Chabahar dalam upaya India mencapai kepentingannya sangat vital.

Faktor Pendorong India Membangun Pelabuhan Chabahar

Pada tahun 2013, India memulai kembali proyek pengembangan pelabuhan Chabahar yang diinisiasi pada tahun 2003 bersama Iran. India mengambil keputusan tersebut disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya adalah :

1. Kondisi politik dalam negeri.

Menurut William D. Coplin, *Policy Influencer* terbagi menjadi 4 yaitu birokrat, partai politik, kelompok kepentingan dan opini publik. Dalam pengambilan kebijakan pengembangan pelabuhan Chabahar ini, partai politik menjadi yang paling mempengaruhi. Bharatiya Janata Party atau *Indian People's Party* merupakan salah satu partai yang berpengaruh di India. BJP yang dibentuk pada tahun 1980 menganut paham hindu nationalist dan mengadopsi 5 komitmen yaitu nasionalisme, integrasi nasional, demokrasi, sekularisme positif dan politik berbasis value. Ideologinya adalah hinduvta (*hindu-ness*) yaitu mengartikan kebudayaan India dalam kerangka nilai-nilai agama hindu.

Ketika di tahun 2003, masa kuasa pemerintahan BJP dengan Perdana Menteri Atal Bihari Vajpayee, inisiatif pengembangan ini muncul melalui "*strategic partnership*" ketika Presiden Iran Mohammad Khatami berkunjung ke Iran. Tapi pada pemilihan 2004, BJP gagal memenangkan pemilihan yang dimenangkan *Congress Party's United Progressive Alliance* (UPA) coalition, Vajpayee harus turun dari jabatan PM dan digantikan oleh Manmohan Singh. Selama pemerintahan Manmohan Singh, kerjasama dengan Iran terkait

Chabahar terhenti, tanpa ada pembahasan lanjutan. Kebijakan tersebut diambil pemerintahan Manmohan Singh untuk menjaga hubungan baik India dengan Amerika Serikat. Hal tersebut diperburuk dengan keputusan India menentang program nuklir Iran pada tahun 2005-2006. Hasilnya, pada masa pemerintahan Manmohan Singh, hubungan bilateral India dan Iran merenggang.

Setelah 10 tahun, BJP kembali memenangkan pemilihan pada tahun 2014, dengan Narendra Modi sebagai Perdana Menteri. Setelah terhenti selama 10 tahun dimasa pemerintahan Perdana Menteri Mahmohan Singh proyek ini kembali masuk dalam pembahasan. Pembahasan kembali proyek pelabuhan Chabahar menjadi langkah besar bagi diplomasi India. Terlebih, pemerintahan Narendra Modi tidak meminta izin Amerika Serikat atas keputusannya ini.

2. Kondisi Ekonomi India.

Kondisi ekonomi suatu negara sangat mempengaruhi kebijakan-kebijakan yang akan diambil. India pasca reformasi ekonomi di tahun 1991 berhasil membuat perubahan dengan meningkatnya perekonomian India. Pertumbuhan ekonomi rata-rata 7% per tahun dimulai dari tahun 1991 hingga 2011. Namun dari tahun 2011 pertumbuhan ekonomi melambat. Hal ini disebabkan berkurangnya investasi yang disebabkan tingkat bunga tinggi, inflasi, investor yang pesimis akan komitmen negara akan kebijakan reformasi ekonomi serta perlambatan pertumbuhan ekonomi dunia. Namun mulai awal 2014, perekonomian India kembali membaik, dan mencatatkan pertumbuhan ekonomi sebesar 7% hingga tahun 2015. Meskipun fluktuatif, ekonomi India masih menjadi ke 4 terbesar didunia berdasarkan daya beli masyarakat.

Disisi lain, India mengalami defisit pada perdagangannya, dimana nilai perdagangan impor lebih banyak dibandingkan nilai perdagangan ekspor. Sejak tahun 2011-2016, ekspor India mengalami fluktuasi dimana pada tahun 2011-2012 nilai perdagangan India senilai \$306 miliar turun menjadi \$300 miliar pada tahun 2012-2013. Namun kembali meningkat sebesar 4.7% menjadi \$314 miliar pada 2013-2014. Pada tahun selanjutnya, 2014-2015 nilai ekspor India turun 1.3% menjadi \$310 miliar. Dan tetap turun menjadi 15.6% pada tahun 2015-2016 menjadi \$262 miliar. (www.thehindubusinessline.com)

Sebenarnya, defisit pada perdagangan India mengindikasikan adanya pertumbuhan ekonomi yang meningkat. Perekonomian yang meningkat merupakan hal yang baik, namun disatu sisi India semakin membutuhkan bahan baku dan sumber energi untuk industrinya serta pasar yang lebih luas untuk menyerap produk-produk hasil industri India dan meningkatkan nilai perdagangan India. Produk-produk ini terdiri dari barang-barang tekstil, bahan kimia, besi dan baja, farmasi, semen, piranti lunak dan mineral hasil tambang. Kebutuhan untuk mendapatkan akses terhadap bahan baku dan sumber energi serta pasar dengan tujuan mempertahankan perekonomian India menjadi faktor mengapa India mengambil keputusan untuk mengembangkan pelabuhan Chabahar di Iran.

3. Konteks Internasional.

Dampak konteks internasional pada politik luar negeri terbagi 3 elemen, yaitu geografis, ekonomis dan politis. Dalam hal ini, India lebih dipengaruhi oleh elemen politis. Hal tersebut dapat dilihat dari kebijakan pengembangan pelabuhan Chabahar yang merupakan salah satu pelabuhan transit. Status sebagai pelabuhan transit tercantum dalam perjanjian *International North-South Transit Corridor* (INSTC) yang dibentuk India bersama dengan Iran dan Rusia. Pengembangan pelabuhan Chabahar merupakan bentuk komitmen India mendukung perjanjian tersebut. Sekaligus menjadi upaya India untuk menunjukkan citra baik India sebagai warga internasional dengan berkomitmen pada perjanjian yang telah disepakati.

Yang kedua, keputusan mengembangkan pelabuhan Chabahar merupakan bentuk respon strategis India terhadap *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC). *China-Pakistan Economic Corridor* selain bertujuan untuk mengamankan jalur suplai energi dari Afrika, kebijakan ini juga untuk mendukung upaya Cina dalam memperluas pengaruhnya di kawasan Samudera Hindia. India dan Cina sebagai dua kekuatan besar di Kawasan Samudera Hindia mengambil langkah untuk menggunakan *deep-water port* selain untuk tujuan ekonomis juga menggunakannya sebagai titik patroli militer.

Meskipun kemungkinan konflik militer antara kedua negara di kawasan ini rendah, namun peningkatan aktivitas militer seperti latihan militer dapat memperkeruh keadaan dan mempengaruhi stabilitas dan arus perdagangan. Kedua negara berusaha untuk saling menguatkan hubungan dengan negara-negara kecil di kawasan Samudera Hindia untuk mengamankan kepentingan keamanan dan ekonomi masing-masing. India menganggap eksistensi Cina sebagai ancaman bagi stabilitas dan kepentingan India. India berpandangan bahwa kawasan Samudera Hindia seharusnya berada dibawah pengaruh dan pengawasan India.

Kepentingan Nasional India dalam Pengembangan Pelabuhan Chabahar

India memiliki kepentingan-kepentingan nasional yang ingin dicapainya dalam keterlibatannya mengembangkan pelabuhan chabahar yaitu:

1. *Kepentingan Ekonomi*

a. Mengamankan Pasokan Energi

Isu energi merupakan hal penting bagi negara, karena keamanan energi berhubungan erat dengan meningkatnya kebutuhan suatu negara akibat berkembangnya industrialisasi dan kepentingan militer tiap-tiap negara. Salah satu negara yang menghadapi masalah keamanan energi adalah India. Masalah keamanan energi ini disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi India yang luar biasa. India mampu meningkatkan pertumbuhannya rata-rata 6-7% pertahun. Dan diperkirakan meningkat 7.6% pada tahun 2017 oleh IMF. Menjadikan India negara ke-7 pertumbuhan ekonomi tercepat dunia. Pertumbuhan ekonomi yang signifikan merupakan hal yang baik, namun disisi lain pertumbuhan ekonomi tersebut membutuhkan energi

yang banyak untuk tetap menjalankan setiap elemen penunjang ekonominya.

Dengan persediaan minyak dan gas yang rendah, India mencari cara-cara alternatif untuk memenuhi kebutuhan akan energi yang terus meningkat. Salah satunya adalah mengimpor kebutuhan energi dari negara lain. Dengan kemampuan produksi 761.000 barel minyak mentah perhari, India harus menutup kekurangan minyak mentah dengan mengimpor sebesar 3.785 juta barel perhari. Menjadikan India sebagai negara ke-3 pengimpor minyak mentah setelah Amerika Serikat dan Cina. Sedang untuk gas, India mampu memproduksi sebanyak 30.4 milyar kubik namun dengan konsumsi gas sebesar 52.1 milyar, India perlu mengimpor sebanyak 21.7 milyar kubik, menjadikan India sebagai negara ke-16 pengimpor gas dunia.(www.cia.gov)

India menjadi negara dengan 80% kebutuhan energinya bergantung dari suplai asing yang kebanyakan adalah negara anggota OPEC seperti Iran, Kuwait dan Arab Saudi. Namun, India lebih memilih mendekati diri dengan Iran karena kedekatan geografis dan status Iran sebagai negara terbesar ke-3 pemilik cadangan minyak dan ke-2 pemilik cadangan gas terbesar. Menjadikan impor energi dari Iran merupakan faktor penting dalam mempertahankan pertumbuhan ekonomi India. (www.bp.com)

Salah satu kerjasama energi antara Iran dan India adalah *Iran-Pakistan-India (IPI) Pipeline Project*, yang bertujuan mengalirkan gas alam produksi Iran ke Pakistan dan India. Awalnya IPI termasuk dalam proyek penyaluran gas alam dari kawasan Teluk yang digagas pada tahun 1990an. Proyek tersebut dibagi menjadi dua bagian yaitu pipa gas dari Qatar ke Pakistan dan dari Iran ke Pakistan. Namun proyek pipa gas dari Qatar ke Pakistan terhenti disebabkan penundaan alokasi gas oleh Qatar.

Meskipun prakarsa pembangunan pipa gas IPI tidak berjalan lancar, India tetap memandang Iran sebagai produsen minyak dan gas yang penting untuk India. Oleh karenanya, India memulai kerjasama melalui pengiriman gas dan minyak mentah melalui lepas pantai. Pilihan ini sebenarnya tidak dilirik oleh India disebabkan masalah pengangkutan gas dan minyak dari Iran yaitu tidak adanya pelabuhan Iran yang dapat dijadikan titik transit pengiriman gas dan minyak. Namun dengan terlibatnya India dalam pengembangan pelabuhan Chabahar, India memiliki pilihan pelabuhan yang dapat dijadikan transit pengiriman ke pelabuhan-pelabuhan India. Dengan begitu, India dapat mengamankan pasokan energinya langsung dari Iran tanpa perlu melalui Pakistan sehingga mampu menghilangkan ancaman-ancaman yang mampu mengganggu stabilitas pasokan gas dan minyak mentah India. Ancaman tersebut seperti konflik Indo-Pakistan dan ketidakamanan disebabkan pemberontakan diwilayah Baluchistan milik Pakistan.

Mengembangkan Chabahar menjadi lebih menguntungkan untuk India dikarenakan adanya *Middle East to India Deepwater Pipeline* (MEIDP). Sebuah proyek bernilai \$ 4.5 milyar yang akan menyalurkan gas alam Iran ke India dengan perkiraan 31.5 juta kubik meter per hari melalui jalur pipa bawah laut. Penyaluran akan dimulai dari pelabuhan Chabahar di tenggara Iran, melalui Laut Oman ke Ras al-Jafan yang terletak di pantai Oman. Dilanjutkan melalui Laut Arab dan berakhir di Pondahar, Gujarat Selatan, India. Sumber gas alam tidak hanya berasal dari Iran namun juga Turkmenistan, serta tidak adanya ancaman keamanan seperti pada IPI, menjadikan pembangunan jalur pipa sepanjang 1.200 hingga 1.300 kilometer adalah pilihan terbaik India dalam upaya memenuhi kebutuhan energinya. Dengan ikut mengembangkan pelabuhan Chabahar, India dapat memastikan efektivitas proyek tersebut.

b. Mendapatkan Akses Pasar yang Luas

Selama ini, India menggunakan jalur darat untuk mencapai Asia Tengah terutama Afghanistan melalui Pakistan. Namun penggunaan jalur darat tersebut tidak lancar. Terkadang Pakistan melarang truk bermuatan barang ataupun komoditas penting dari India ke Afghanistan untuk melintas melalui perbatasan Wagah. Wagah adalah sebuah desa yang terletak di distrik Lahore, Punjab, Pakistan yang berfungsi sebagai transit barang dan terminal antara Pakistan dan India. Tidak lancarnya proses transportasi barang tentu akan berpengaruh terhadap ekonomi India.

Ketidaklancaran distribusi barang tersebut dapat diatasi dengan membangun pelabuhan Chabahar, India dapat mengurangi ketergantungan akan penggunaan jalur darat Pakistan untuk mencapai Afghanistan dan memastikan kelancaran perpindahan barang dengan menggunakan pelabuhan Chabahar sebagai titik transit. Membangun Chabahar juga memberikan akses kepada India untuk dapat memperluas jangkauan pasarnya dikarenakan Chabahar juga merupakan titik transit *The International North-South Transport Corridor* (INSTC). INSTC adalah transportasi multi modal yang digagas pada 12 September 2000 di St. Petersburg oleh Iran, Rusia dan India yang bertujuan untuk mempromosikan kerjasama transportasi diantara negara anggota. (www.instc-org.ir)

Koridor ini akan menyambungkan kawasan Samudera Hindia dan Teluk Persia hingga ke Laut Kaspia melalui Iran. Menggunakan keuntungan geografis yang dekat dengan Iran, India ingin memanfaatkan INSTC ini semaksimal mungkin. Pelabuhan Chabahar akan menjadi titik transit barang India dan dengan menggunakan jalur kereta Iran-Turkmenistan-Kazakhstan, atau menggunakan jalur darat dari Chabahar ke Zaranj di Afghanistan yang berjarak 883 km dari Chabahar.

Akses jalan Zaranj-Delaram dibangun oleh India pada tahun 2009 dapat memberikan akses ke jalur tol Afghanistan, Garland. Jaringan tol ini

menghubungkan 4 kota besar Afghanistan yaitu Herat, Kandahar, Kabul dan Mazar-e-Sharif. Kabul adalah ibukota Afghanistan dan Mazar-e-Sharif adalah kota terdekat ke Uzbekistan. Koridor jalur darat Chabahar-Zahedan-Zaranj akan memainkan peranan penting dalam konektivitas regional, seperti memberikan akses alternatif India ke Afghanistan melalui jalur laut. Jalur ini akan meningkatkan perdagangan antara kedua negara. Chabahar juga akan menjadi titik tengah perdagangan regional dan penghubung transportasi. Kedua hal yang dibutuhkan India, yaitu kelancaran dan keamanan distribusi barang serta akses ke pasar yang lebih luas dapat diberikan oleh Chabahar. Oleh karenanya, dengan mengembangkan pelabuhan Chabahar, India mampu mencapai kepentingan ekonominya.

2. Kepentingan Politik dan Pengaruh

Keterlibatan India dalam pengembangan pelabuhan Chabahar tidak hanya didorong oleh faktor kepentingan ekonomi, namun juga kepentingan politik. Dengan menggunakan Chabahar, pertama India ingin memperbaiki hubungan bilateral dengan Iran yang mana sejak tahun 2005 sedikit merenggang. Faktor utamanya adalah masalah ekonomi Iran yang disebabkan oleh sanksi dan kebijakan normalisasi hubungan India terhadap Amerika Serikat. Menunjukkan keseriusan India dalam pengembangan pelabuhan Chabahar, akan membantu India memperbaiki hubungan dengan Iran.

Yang kedua, adalah mengurangi pengaruh Pakistan di Afghanistan. Selama ini, Afghanistan terlalu bergantung terhadap jalur darat yang memberikan akses ke laut melalui pelabuhan Karachi milik Pakistan. Jalur ini merupakan satu-satunya jalan untuk mengirim barang dan jasa dari Cina ke Afghanistan selama bertahun-tahun. Lebih dari setengah barang-barang dan jasa Afghanistan ditransitkan dan dikirim melalui pelabuhan Karachi yang mana digunakan sebagai alat politik oleh pemerintah Pakistan untuk menekan kepentingannya terhadap Afghanistan.

Afghanistan berupa mencari jalan alternatif untuk mengakhiri ketergantungan akan pelabuhan Karachi namun selalu gagal disebabkan gangguan dari Pakistan. Disaat yang sama, Pakistan menjadi penghalang masuknya barang-barang India ke Afghanistan dan tidak membiarkan India melakukan hubungan dagang dengan negara-negara di Asia Tengah terutama Afghanistan. Keberadaan pelabuhan Chabahar, menjadi jalur alternatif untuk India masuk ke Afghanistan maupun sebaliknya untuk Afghanistan mendapatkan akses laut. Ketergantungan Afghanistan akan jalur Pakistan akan berkurang begitu juga dengan pengaruhnya. Sebaliknya, India akan mampu meningkatkan pengaruhnya terhadap Afghanistan secara khusus dan negara-negara di Asia Tengah secara umumnya.

Selain kepentingan politik, India juga memiliki kepentingan untuk menyebarluaskan pengaruhnya. Seperti yang dijelaskan diatas, India ingin meningkatkan pengaruhnya terhadap Afghanistan, namun tidak hanya diutara,

India juga ingin menyebarluaskan pengaruhnya diselatan India tepatnya kawasan Samudera Hindia. Samudera Hindia merupakan perairan ketiga terbesar dan menjadi area kompetisi antara India dan Cina.

Cina secara khusus melakukan langkah-langkah untuk menyebarkan pengaruhnya dengan memanfaatkan pengembangan infrastruktur berupa pelabuhan *deep-water* dinegara-negara pesisir seperti Kyaukpyu di Myanmar, Chittagong di Bangladesh, Hambantota dan Colombo di Sri Lanka serta Gwadar di Pakistan. Kebijakan Cina sesuai dengan Buku Putih yang keluar pada tahun 2015 dimana ditetapkan bahwa Cina akan merubah tujuan maritimnya. Kebijakan ini dikenal dengan *String of Pearls*. Selain itu, Cina juga melakukan kerjasama ekonomi dengan Pakistan yaitu *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC). CPEC adalah koridor perdagangan yang menyediakan konektivitas berupa jalan, rel kereta dan pelabuhan dimulai dari Gwadar di Pakistan hingga ke wilayah barat Cina. CPEC merupakan bagian dari *Silk Route Initiative* yang dikembangkan Cina untuk meningkatkan perdagangannya dimulai dari tahun 2013. Kebijakan *String of Pearls*, adanya *China Pakistan Economic Corridor* di Gwadar dan indikasi adanya kegiatan militer Cina di pelabuhan-pelabuhan sekitar Samudera Hindia dianggap sebagai ancaman keamanan oleh India.

Oleh karenanya, India mengambil strategi inisiatif yaitu mengembangkan pelabuhan Chabahar di Iran. Selain bertujuan untuk menyaingi CPEC, Chabahar juga akan dimanfaatkan untuk memperkuat keamanan maritim India. Hal tersebut sesuai dengan ambisi India untuk meningkatkan kapabilitas dan kapasitas kekuatan angkatan lautnya sesuai dengan *Indian Navy Vision 2022* dimana pada tahun 2022 angkatan laut India sudah berada dilevel *Blue-water Navy*. Untuk mensukseskan visi tersebut, pelabuhan Chabahar akan digunakan India sebagai penyedia logistik untuk militer India. Dengan begitu, Chabahar mampu membantu India memperluas wilayah pengaruhnya di Samudera Hindia hingga ke Teluk Oman.

Kesimpulan

Berdasarkan pemaparan diatas maka dapat disimpulkan mengapa Pemerintah India ingin mengembangkan pelabuhan Chabahar adalah dikarenakan India memiliki kepentingan di pelabuhan Chabahar yaitu kepentingan ekonomi, politik dan pengaruh. Di bidang ekonomi, India ingin mengamankan pasokan energinya untuk mempertahankan tren positif pertumbuhan ekonominya. Lalu India ingin mendapatkan akses menuju pasar yang lebih luas dengan menggunakan pelabuhan Chabahar sebagai titik transit distribusi barang export India. Di bidang politik dan pengaruh, dengan kerjasama skala besar yang dilakukan India dengan Iran, India berharap untuk dapat mempererat hubungan bilateralnya dengan Iran. Untuk pengaruh, India ingin menggunakan pelabuhan Chabahar sebagai tempat awal India menyebarkan pengaruhnya ke kawasan Asia Tengah melalui aktivitas perdagangan dan ke kawasan Samudera Hindia melalui aktivitas militer angkatan laut India.

Daftar Pustaka

Buku

Coplin, William D.. 1992. Pengantar Politik Internasional: Suatu Telaah Teoritis. CV Sinar Baru. Bandung.

Morgenthau, Hans J.. 1990. Politic Among Nations, dalam Mochtar Mas' oed, Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi. LP3ES. Jakarta.

Nuechterlin, Donal E.. 1979. The Concept of National Interest, A Time for New Approach. Orbis: A Journal of World Affair.

Steans, Jill dan Lloyd Pettiford. 2009. Hubungan Internasional: Perspektif dan Tema. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.

Internet

Ashok Behuria dan Mahtab Alam Rizvi, 2015, India's renewed Interest in Chabaha: Need to Stay the Course, https://www.files.ethz.ch/isn/191336/IB_Chabaha_BehuriaRizvi_130515.pdf

Financial Tribune, 2016, Chabaha Port Development to Support Steel Industry, <https://financialtribune.com/articles/economy-business-and-markets/46176/chabaha-port-development-to-support-steel-industry>

Hindustan Times, 2017, Chabaha Port in Iran to open in a month, says Afghan consul general, <http://theiranproject.com/blog/2017/02/14/chabaha-port-iran-open-month-says-afghan-consul-general/>

David Rasquinha, 2017, Indian exports haven't done too badly, <http://www.thehindubusinessline.com/opinion/understanding-issues-in-indian%20exports/article9459513.ece>

India, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/in.html>
BP, 2016, BP Statistical Review of World Energy, <https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2016/bp-statistical-review-of-world-energy-2016-full-report.pdf>

INSTC, 2012, International North-South Transport Corridor (INSTC), http://www.instc-org.ir/Pages/Home_Page.aspx