

INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA: SUATU TINJAUAN GEOPOLITIK

INDONESIA AS GLOBAL MARITIME NEXUS: A GEOPOLITIC REVIEW

Yanyan M. Yani¹ dan Ian Montratama²

Universitas Padjadjaran

(yan2m@hotmail.com dan montratama@gmail.com)

Abstrak – Poros Maritim Dunia (PMD) merupakan konsep yang disampaikan Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur, di Naypyidaw Myanmar pada tanggal 13 November 2014. Sementara Jepang dan India telah lebih dulu mencanangkan konsep *Confluence of the Two Seas* pada tahun 2007, disusul Amerika Serikat dengan *Rebalancing toward Asia* pada tahun 2011, dan Tiongkok dengan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 di tahun 2013. Keempat kekuatan besar tersebut berkompetisi di kawasan Indo-Pasifik. Paper ini menempatkan PMD sebagai geopolitik Indonesia dalam memanfaatkan dinamika geopolitik yang terjadi di kawasan untuk kepentingan nasional Indonesia.

Kata kunci: poros maritim dunia, Indo-Pasifik, geopolitik

Abstrak – *Global Maritime Nexus (GMN) is a concept announced by President Jokowi in East Asia Summit in Naypyidaw Myanmar on 13th November 2014. While Japan and India had announced concept of Confluence of the Two Seas in 2007, followed by United States with Rebalancing toward Asia in 2011, and China with Maritime Silk Road in 2013. The four great powers compete in Indo-Pacific region. This paper places GMA as Indonesian geostrategy in benefitting geopolitical dynamic in the region for Indonesian national interest.*

Keywords: *global maritime nexus, Indo-Pacific, geostrategy*

Pendahuluan

Di forum Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur (*East Asia Summit*) di Naypyidaw Myanmar, pada hari Kamis, 13 November 2014,³ Presiden Jokowi menyampaikan konsep sektor

¹ Prof. Drs. Yanyan M. Yani, MAIR, Ph.D. adalah guru besar hubungan internasional di Universitas Padjadjaran. Saat ini beliau menjabat koordinator program studi hubungan internasional di pascasarjana Fisip Unpad.

² Ian Montratama, S.E., M.E.B., M.Si.(Han) adalah analis pertahanan lulusan prodi SPS Unhan tahun 2014. Saat ini sedang melanjutkan studi di S3 HI Unpad dan aktif sebagai peneliti di IDSR.

³ “Presenting Maritime Doctrine”, 14 November 2014, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>, diunduh pada 21 Maret 2015.

kelautan yang disebut sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). PMD ini diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritime Nexus (GMN)*. Menurut Presiden Jokowi, pengembangan sektor kelautan menjadi fokus Indonesia pada abad ke-21 dan menekankan 5 (lima) pilar utama dalam Poros Maritim Dunia (PMD)⁴, yaitu :

1. Budaya maritim: membangun kembali budaya maritim Indonesia melalui redefinisi identitas nasional Indonesia sebagai sebuah negara maritim.
2. Ekonomi maritim: mengelola dan sekaligus melestarikan sumber daya maritim bangsa.
3. Konektivitas maritim: memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut.
4. Diplomasi maritim: optimalisasi *soft power* dalam menangani ancaman regional dan peningkatan kerja sama bilateral dan multilateral di bidang maritim.
5. Keamanan maritim: mempersiapkan *hard power* untuk memperkuat kekuatan pertahanan maritim Indonesia dalam usaha pengamanan wilayah Indonesia.

Gagasan sebagai poros maritim bukanlah hal yang baru. Prof. AB Lopian (almarhum) telah menyampaikan gagasan serupa sejak tahun 1990-an. Namun gagasan tersebut mendapatkan momentum tertingginya saat ini manakala sejumlah kekuatan besar dunia semakin mengalihkan perhatiannya pada sektor kelautan di Indo-Pasifik. Pada tanggal 22 Agustus 2007, Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe di depan parlemen India menyampaikan pidato yang berjudul "*Confluence of the Two Seas*"⁵ yang mengenalkan pertama kali istilah Indo-Pasifik, yang merupakan kawasan laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik bagian Barat dan Tengah serta perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudera tersebut.⁶ Kemudian di bulan November tahun 2011, Presiden Barack Obama menetapkan kebijakan *Pivot to the Pacific* atau *Rebalancing*

⁴ http://csis.org/files/publication/141126_SoutheastAsia_Vol_5_Issue_24.pdf, diunduh pada 21 Maret 2015.

⁵ <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html>, diunduh pada 12 Maret 2015.

⁶ "The Indo-Pacific : What's in a Name", dalam <http://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/> diunduh pada tanggal 12 Maret 2015.

toward Asia⁷ sebagai respons atas kebangkitan Tiongkok sebagai kekuatan besar di Asia Pasifik. Wujud dari kebijakan ini adalah memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer AS, kebijakan luar negeri, dan kebijakan ekonomi. *Rebalance* diwujudkan dengan penarikan pasukan AS dari Irak dan dari Afghanistan, serta menambah perhatian ke Asia Pasifik untuk mengantisipasi tantangan dan peluang di masa depan.

Dua tahun setelah itu, tepatnya pada tanggal 3 Oktober 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping mencanangkan visi Jalur Sutra Maritim (JSM) abad ke-21⁸ di hadapan parlemen Indonesia yang dalam bahasa Inggris secara lengkap dinamakan *21st Century Maritime Silk Route Economic Belt* atau *Maritime Silk Road (MSR)*.⁹ Inti dari visi ini adalah pembangunan prasarana transportasi laut dari Tiongkok melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa dan Afrika yang disponsori Tiongkok. Mirip dengan Marshall Plan setelah Perang Dunia ke-2, Tiongkok berkomitmen untuk menyediakan dana hingga \$40 Milyar untuk pembangunan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) di lokasi-lokasi strategis di rute Jalur Sutra Maritim (JSM) Tiongkok.¹⁰

Serangkaian 4 (empat) peristiwa di atas, yaitu: Indo-Pasifik (India dan Jepang) di tahun 2007, *Rebalancing toward Asia* (Amerika Serikat dan Indonesia) di tahun 2011, Jalur Sutra Maritim (Tiongkok) di tahun 2013, dan Poros Maritim Dunia (Indonesia) di tahun 2014 menunjukkan persaingan politik Internasional antara kekuatan besar (*great powers*), yaitu: Amerika Serikat, Tiongkok, India, dan Jepang untuk memperebutkan akses dan kendali atas 3 (tiga) hal utama di sepanjang rute pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, yaitu: jalur pelayaran, pasar, dan sumber daya alamnya. Kekuatan-kekuatan besar (*great powers*) di atas memiliki kekuatan nasional yang mumpuni untuk bisa bersaing di level regional dan global, yaitu dalam hal : kekuatan militer, kekuatan finansial, dan penguasaan teknologi.

⁷ M.E. Manyin, et al., "Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia", (Washington D.C.: Congressional Research Service), dalam <https://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42448.pdf>, 2012, diunduh pada tanggal 23 Juli 2015

⁸ http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.

⁹ http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.

¹⁰ "China to Contribute 40 billion to Silk Road Fund", dalam <http://www.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund-1415454995>, diunduh pada 21 Mei 2015.

Dalam melihat realitas persaingan politik internasional di atas, Indonesia sebagai negara yang secara geografis tepat berada di tengah Indo-Pasifik perlu bersikap demikian agar dapat memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya dari dinamika geopolitik kawasan. Manfaat tersebut bukan terbatas pada kesejahteraan, namun juga manfaat bagi kebesaran bangsa Indonesia yang sejak zaman Sriwijaya telah menjadi *regional hegemon* di Asia Tenggara.

Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

Karena konsep PMD masih baru, maka kajian tentang PMD masih relatif sedikit. Namun penulis menemukan setidaknya ada 3 (tiga) kajian PMD yang relevan dari Proceeding AIHI di Universitas Budi Luhur, sebagai berikut:

- (1) Herindrasti¹¹ berpendapat bahwa Poros Maritim Dunia merupakan suatu cita-cita dengan konsekuensi bahwa untuk menjadi poros dunia, maka Indonesia harus membenahi dirinya dahulu hingga layak untuk mengatur aspek maritim dunia. Sebelum menjadi poros maritim dunia, Indonesia harus dapat menjadi poros di tingkat regional dan kemudian meningkat ke level internasional.
- (2) Pertiwi¹² berpendapat bahwa kekuatan maritim Indonesia akan semakin kuat sejalan dengan meningkatkan kekuatan ekonomi Indonesia. Peningkatan kekuatan laut Indonesia akan berkontribusi pada peningkatan keamanan laut di perairan Indonesia.
- (3) Manurung¹³ berpendapat bahwa PDM adalah kebijakan strategis pemerintah dalam memajukan ekonomi berbasis maritim (*blue economy*).

Ketiga kajian PMD di atas masih bersifat *inward looking*, dimana lebih menitikberatkan kajian pada (bagaimana membenahi) situasi domestik. Sedangkan kajian ini akan membahas PMD dari 2 (dua) dimensi, yaitu : waktu (masa lampau dan masa kini)

¹¹ Sinta V.L. Herindrasti, *Membangun Poros Maritim Indonesia Relevansi Aspek Sosial Budaya*, Proceeding Konvensi Nasional AIHI V, (Jakarta : Universitas Budi Luhur, 2014).

¹² Sukmawani Bela Pertiwi, *Analisis Kekuatan Maritim sebagai Komponan Utama Hard Power Indonesia di Era Presiden Joko Widodo*, Proceeding Konvensi Nasional AIHI V, (Jakarta : Universitas Budi Luhur, 2014).

¹³ Hendra Manurung, *Impact of Joko "Jokowi" Widodo Leaderships on Indonesia's World Maritime Axis*, Proceeding Konvensi Nasional AIHI V, (Jakarta : Universitas Budi Luhur, 2014).

dan sudut pandang (*inward looking* dan *ourward looking*). Kerangka pemikiran kajian ini adalah untuk menempatkan PMD sebagai geopolitik Indonesia dalam memanfaatkan persaingan politik internasional di Indo-Pasifik, demi kepentingan ekonomi dan keamanan Indonesia sendiri.

Metode dan Pendekatan

Teknik pengumpulan data kajian ini melalui data sekunder dari kajian-kajian relevan terkait sejarah bangsa Indonesia sejak jaman Majapahit, politik luar negeri Indonesia, dan struktur keamanan serta dinamika geopolitik di Indo-Pasifik. Sedangkan metode penelitiannya menggunakan metode kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk mencari pemahaman secara historis dari dinamika geopolitik di Indo-Pasifik dan menempatkan visi Poros Maritim Dunia sebagai geopolitik Indonesia sebagai cara untuk memajukan kesejahteraan dan keamanan Indonesia.

Tinjauan Sejarah

Sejarah bukan saja merupakan catatan peristiwa masa lalu, melainkan pula sumber identitas dan inspirasi suatu bangsa untuk maju. Bangsa yang memiliki sejarah sebagai bangsa yang maju di masa lampau, patut untuk memiliki kebanggaan nasional (*national pride*). Kebanggaan ini harus meningkatkan harga diri bangsa di saat ini untuk berjuang mengembalikan kebesaran seperti di masa lampau. Dalam sejarah Indonesia, ada 2 (dua) kerajaan yang sangat besar, yaitu Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit. Dua kerajaan yang menguasai Selat Malaka yang kala itu telah menjadi *regional transshipment port* untuk jalur pelayaran antara India dan Tiongkok.

Menurut Muljana,¹⁴ Sriwijaya adalah kerajaan bahari yang berdiri di pulau Sumatera dan banyak memberi pengaruh di nusantara dengan daerah kekuasaan membentang dari Kamboja, Thailand Selatan, Semenanjung Malaya, Sumatera, Jawa Barat dan kemungkinan Jawa Tengah. Kerajaan ini berdiri sejak tahun 671 M hingga 1183 M dan berhasil mengendalikan jalur perdagangan maritim di Selat Malaka, Selat Sunda,

¹⁴ Slamet Muljana, dalam F.W. Stapel, *Sriwijaya*, (Jakarta: LKIS, Pelangi Aksara, 2006), dan <http://id.wikipedia.org/wiki/Sriwijaya>, diunduh pada 7 Maret 2015.

Laut Cina Selatan, Laut Jawa, dan Selat Karimata. Dominasi atas Selat Malaka dan Selat Sunda, menjadikan Sriwijaya sebagai pengendali rute perdagangan rempah dan perdagangan serta mengumpulkan kekayaannya dari jasa pelabuhan dan gudang perdagangan yang melayani pasar Tiongkok dan India. Dengan berperan sebagai *entre port* atau pelabuhan utama di Asia Tenggara, Sriwijaya mengelola perdagangan bahari dan menguasai urat nadi pelayaran antara Tiongkok dan India.

Sedangkan menurut Ricklefs,¹⁵ Majapahit adalah sebuah kerajaan yang berpusat di Jawa Timur, yang pernah berdiri dari sekitar tahun 1293 hingga 1500 M. Kerajaan ini mencapai puncak kejayaannya menguasai wilayah yang luas di Nusantara pada masa kekuasaan Hayam Wuruk, yang berkuasa dari tahun 1350 hingga 1389. Menurut Kakawin Nagarakertagama pupuh XIII-XV, daerah kekuasaan Majapahit meliputi Sumatera, Semenanjung Malaya, Kalimantan, Sulawesi, kepulauan Nusa Tenggara, Maluku, Papua, Tumasik (Singapura) dan sebagian kepulauan Filipina. Majapahit juga memiliki hubungan dengan Campa, Kamboja, Siam, Birma bagian selatan, dan Vietnam, dan bahkan mengirim duta-dutanya ke Tiongkok. Prasasti Canggal yang berangka tahun 1358 menyebutkan sebanyak 78 titik perlintasan berupa tempat perahu penyeberangan di dalam negeri (mandala Jawa).

Struktur Geopolitik di Indo-Pasifik

Sejarah menunjukkan bahwa Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit menikmati kejayaannya dengan menguasai jalur pelayaran antara Tiongkok dan India. Tiongkok dan India merupakan *great power* di zaman Sriwijaya dan Majapahit. Di masa kini, sejarah berulang bagi Tiongkok dan India yang sudah bangkit menjadi negara besar dengan kekuatan militer dan finansial yang kuat. Namun kebangkitan tersebut belum dirasakan oleh Indonesia. Kekuatan militernya masih lemah, karena ekonominya yang juga masih berkembang (PDB per kapita Indonesia \$3.475 Milyar¹⁶ dibandingkan PDB India \$7.277

¹⁵ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, Edisi ke-3, diterjemahkan oleh S. Wahono dkk, (Jakarta: Serambi, 2005), hlm 55, dan <http://id.wikipedia.org/wiki/Majapahit>, diunduh pada 11 Maret 2015.

¹⁶ "Pendapatan Per Kapita Indonesia Makin Tertinggal Jauh dari Malaysia", <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/11/06/143022626/Pendapatan.Per.Kapita.Indonesia.Makin.Tertinggal.Jauh.dari.Malaysia>, diunduh pada 12 Maret 2015.

Milyar dan Tiongkok \$17.632 Milyar).¹⁷ Dulu Sriwijaya dan Majapahit menguasai Selat Malaka dan Selat Sunda. Saat ini, Indonesia hanya menguasai Selat Sunda. Selat Malaka praktis dikuasai Singapura, negara pulau kaya raya yang menjadi *entreport* jalur pelayaran Selat Malaka secara optimal. Kekuatan militer Singapura lebih fantastis. Kekuatan udaranya melebihi Indonesia. PDB per kapitanya mencapai \$36,898.¹⁸

Apa yang diperebutkan *Great Powers* ?

Bukan suatu kebetulan jika ada 4 (empat) kekuatan besar dunia memfokuskan perhatiannya pada kawasan Indo-Pasifik. Konsep *Confluence of the Two Seas* yang ditawarkan Jepang ke India dan mempopulerkan istilah Indo-Pasifik memiliki inti keterbukaan jalur transportasi orang, barang, modal dan pengetahuan dari Jepang ke India dan sebaliknya dan peningkatan hubungan dagang.¹⁹ Sedangkan untuk geopolitik AS *Rebalancing* atau *Pivot to Asia Pacific* dianggap Ratner²⁰ sebagai bentuk *containment strategy* terhadap Tiongkok yang kekuatannya semakin besar.

Australia, India, dan Jepang merupakan tiga negara yang walaupun tidak memiliki pengaruh sebesar Tiongkok atau Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara namun memiliki kepentingan yang cukup besar di kawasan Asia Tenggara, sehingga mereka pun sering terlibat dalam perpolitikan di Asia Tenggara. Bagi Australia, Asia Tenggara adalah sebuah serambi depan Australia dimana negara manapun yang akan menyerang Australia harus menguasai wilayah Asia Tenggara. Instabilitas di kawasan Asia Tenggara memiliki potensi besar untuk mengganggu keamanan dan kepentingan Australia.

Bagi India, kawasan Asia Tenggara merupakan kawasan yang memiliki potensi kerja sama ekonomi yang cukup besar, sekaligus juga sebagai pintu masuk bagi salah satu ancaman terbesar untuk India, yakni Tiongkok. Untuk itu, India terus menaruh perhatian besar kepada perkembangan perpolitikan di Asia Tenggara. Sementara politik luar negeri

¹⁷ <http://knoema.com/nwnfkne/world-gdp-ranking-2014-data-and-charts> PDB PPP: *Purchasing Power Parity*, diunduh pada 12 Maret 2015.

¹⁸ <http://www.quantumbooks.com/business/economy/richest-countries-world-based-gdp-per-capita-2004-2014/>, diunduh pada 12 Maret 2015.

¹⁹ <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pm0708/speech-2.html>, diunduh pada 12 Maret 2015.

²⁰ E. Ratner, "Rebalancing to Asia with an Insecure China", *The Washington Quarterly*, Vol.36, No.2, 2013, (Washington D.C. : Center for Strategic and International Studies), hlm. 21-38.

India pun sudah semakin meninggalkan diri dari *non-alignment* gaya Nehru.²¹ Pada pemerintahan Perdana Menteri Modi, India lebih berani menunjukkan kemitraan strategis dengan AS, terutama di bidang pertahanan. Situasi geopolitik India menuntutnya memiliki kekuatan tambahan dalam menghadapi Tiongkok dan Pakistan dalam isu sengketa perbatasan dengan dua negara pemilik senjata nuklir.

Jepang memiliki hubungan yang cukup erat dan lama dengan kawasan Asia Tenggara, mengingat kawasan ini merupakan sumber bahan baku dan energi bagi Jepang, sebuah negara yang miskin sumber daya alam. Tak heran kalau Jepang merupakan salah satu negara investor terbesar di kawasan Asia Tenggara. Dengan semakin agresifnya Tiongkok terhadap Jepang yang dipicu oleh masalah perbatasan, maka Jepang pun semakin berusaha untuk melakukan kerjasama militer dengan negara-negara di Asia Tenggara. Selain itu juga, Jepang pun berusaha untuk menggalang dukungan diplomasi untuk mendukung klaimnya melawan Tiongkok.

Kebijakan *Rebalancing AS* juga dapat disebabkan oleh dua faktor utama, yaitu : pertama, fakta bahwa pertumbuhan ekonomi dan militer tercepat di dunia pada saat ini berada di Asia Timur dan Tenggara, sehingga Amerika Serikat perlu memprioritaskan wilayah ini, mengubah kebijakan lamanya yang dianggap terlalu terfokus kepada masalah-masalah di Eropa dan Timur Tengah; dan kedua, fakta bahwa Tiongkok pada saat ini merupakan salah satu negara terkuat secara ekonomi di dunia, anggaran untuk perseniataannya meningkat drastis, dan Tiongkok juga mulai bertindak agresif, terutama dalam masalah sengketa perbatasan dengan Jepang dan negara-negara Asia Tenggara, seperti Filipina dan Vietnam.²² Sebagai negara terkuat di dunia dan satu-satunya negara yang mampu mengimbangi Tiongkok, Amerika Serikat pun menjadi tempat bagi negara-negara yang terlibat konflik dengan Tiongkok untuk meminta bantuannya. Akibatnya, pengaruh Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara pun (masih diinginkan untuk) tetap besar.

²¹ <http://thedi diplomat.com/2014/11/out-with-non-alignment-in-with-a-modi-doctrine/>, diunduh pada 21 Maret 2015.

²² <http://carnegieendowment.org/2011/03/09/rebalancing-growth-in-asia-economic-dimensions-for-china/127>, diunduh pada 21 Maret 2015.

Tiongkok pun berusaha meningkatkan pengaruhnya di Asia Tenggara, terutama melalui kekuatan ekonominya. Tiongkok banyak menawarkan proyek-proyek infrastruktur yang didanai dengan pinjaman yang lunak. Akibatnya, banyak negara yang cenderung berorientasi ke Tiongkok, seperti Kamboja dan Laos, yang sangat bergantung kepada Tiongkok secara ekonomi. Walaupun hubungan Amerika Serikat dan Tiongkok sampai sekarang masih cukup bagus (terutama di sektor ekonomi) dan kemungkinan terjadinya perang masih sangat jauh, namun kedua negara sudah bersiap-siap dan bermanuver untuk memperkuat posisi mereka jika ada kemungkinan perang akan terjadi. Misalnya Tiongkok tahu bahwa Amerika Serikat mampu memutus jalur perdagangan Tiongkok dengan memblokir Selat Malaka dengan menggunakan sekutunya, Singapura. Karena itulah Tiongkok terus mendesak Thailand untuk mempertimbangkan konstruksi Terusan Kra Isthmus,²³ sebagai alternatif bagi jalur pelayaran. Selain itu, Tiongkok pun mendorong kerja sama ekonomi, seperti dengan didirikannya Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)²⁴ sebagai alternatif dari World Bank yang dikuasai Amerika Serikat, serta Tiongkok pun mendorong terbentuknya 'Jalur Sutra' modern, yang semakin meningkatkan pengaruh ekonomi Tiongkok ke negara-negara lainnya.

Dari ulasan geopolitik di atas, dapat ditarik kesamaan bahwa kelima kekuatan besar (AS, Tiongkok, India, Jepang dan Australia) berupaya untuk mengamankan : (1) rute pelayaran; (2) akses ke pasar; (3) dan akses ke sumber daya di kawasan Indo-Pasifik. Dan Indonesia tepat berada di tengah-tengah Indo-Pasifik yang harus dapat dimanfaatkan sebaik-baiknya demi kebesaran bangsa Indonesia. Tiongkok berhadapan dengan AS, India, Jepang dan Australia. Posisi Indonesia menghadapi persaingan antara kedua kekuatan besar ini tidak mudah. Di satu sisi, Indonesia ingin terus menjaga hubungan positif dengan Tiongkok, terutama karena Indonesia menginginkan investasi dari Tiongkok untuk memperbaiki infrastruktur dan juga memperkuat industri domestik yang bisa membuka lapangan kerja. Di sisi lain, Indonesia pun sadar bahwa Tiongkok bisa berpotensi besar untuk menciptakan instabilitas di Asia Tenggara, terutama sebagai pengancam persatuan ASEAN. Hal ini terlihat dalam KTT ASEAN di Kamboja di tahun 2012, dimana dalam pertemuan tersebut, Kamboja, atas desakan Tiongkok, menolak usul

²³ <http://thediplomat.com/2013/12/how-a-thai-canal-could-transform-southeast-asia/>, diunduh pada 21 Maret 2015.

²⁴ <http://www.aiibank.org/>, diunduh pada 21 Maret 2015.

Filipina untuk memasukkan isu Laut Cina Selatan ke dalam *Joint Communique* ASEAN.²⁵ Walaupun pada akhirnya kesatuan ASEAN bisa dipertahankan, namun terlihat bahwa pengaruh Tiongkok tak bisa dianggap remeh.

Apa yang Harus Diperankan Indonesia?

Dari beragam dinamika politik dunia, negara-negara eks-Gerakan Non Blok (*Non Align Movement*) telah melakukan berbagai bentuk *alignment*. Gerakan Non Blok (GNB) yang didirikan pada tahun 1961 oleh 6 (enam) negara, yaitu: Yugoslavia, India, Indonesia, Burma, Ghana, dan Mesir.²⁶ Dari keenam negara pendiri ini, hanya Yugoslavia yang tidak melakukan *alignment*. Namun setelah Yugoslavia pecah menjadi 6 (enam) Republik dan 2 daerah otonom (Slovenia, Kroasia, Bosnia dan Herzegovina, Serbia, Montenegro dan Macedonia; serta daerah otonom Kosovo dan Vojvodina di Serbia) pada tahun 1992,²⁷ sebagian negara pecahan tersebut bergabung dengan NATO, yaitu Slovenia (bergabung pada tahun 29 Maret 2004)²⁸ dan Kroasia (bergabung pada 1 April 2009).²⁹ Hal ini berarti hanya satu negara pendiri GNB yang masih tetap bersikap netral, yaitu Ghana.³⁰

Hal di atas mengisyaratkan bahwa *alignment* adalah suatu hal yang lumrah dalam realitas politik dan Indonesia tidak boleh menutup peluangnya dalam melakukan *alignment* jika langkah itu merupakan yang terbaik. Sebaiknya, sikap netral (*non align*) juga sudah barang tentu harus tetap dapat dipilih, jika langkah itu yang terbaik untuk Indonesia. Yang harus dihindari adalah pensakralan politik luar negeri *non-align* sebelum adanya pengkajian dinamika geopolitik. Sikap India dalam hal *strategic partnership* dan Singapura dalam hal *hedging strategy* perlu untuk dipelajari lebih seksama, karena seacra prinsip kedua negara bukan sekutu kekuatan besar. Namun kedua negara membangun *alignment* selain aliansi yang memberi keuntungan bagi ekonomi dan keamanan negara masing-masing.

²⁵ <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303919504577524133983292716>, diunduh pada 21 Mei 2015.

²⁶ <http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?20349/History+and+Evolution+of+NonAligned+Movement>, diunduh pada 1 Mei 2015.

²⁷ B Magas, *The Destruction of Yugoslavia : Tracking the Break-up 1980-1992*, (Great Britain : Verso, 1993)

²⁸ <http://nato.gov.si/eng/slovenia-nato/slovenia-joins-nato/>, diunduh pada 29 Maret 2015.

²⁹ http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_52342.htm, diunduh pada 29 Maret 2015.

³⁰ <http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?20349/History+and+Evolution+of+NonAligned+Movement>, diunduh pada 1 Mei 2015.

Pidato kenegaraan Presiden Jokowi di Naypyidaw, Myanmar, pada hari Kamis, 13 November 2014³¹ tentang Poros Maritim Dunia sudah memiliki legalitas yang sama untuk masuk ke dalam lembar kenegaraan (sebagai kebijakan resmi pemerintahan Presiden Jokowi). Memang pidato tersebut masih menyisakan ketidakjelasan tentang definisi dan tujuan yang lebih operasional untuk dijadikan panduan bagi aparatur pelaksana pemerintahan. Kajian ini ditujukan untuk menjadi suatu usulan atas penjelasan konsep Poros Maritim Dunia (PMD), terutama terkait dengan definisi, tujuan, posisinya dikaitkan dengan geopolitik Indonesia, serta kaitannya dengan kebijakan luar negeri dan pertahanan Pemerintah Jokowi. Pendekatan dari penjelasan yang diusulkan adalah dari kajian hubungan internasional, atau yang lebih khususnya dari kajian geopolitik. Hal ini dikarenakan dari penamaan Poros Maritim Dunia sudah terkandung konsep geografi (maritim) dan politik (poros dan dunia), sehingga naskah ini akan membatasi diri dari pembahasan yang tidak terlalu terkait dengan kajian geopolitik.

Dari berbagai diskusi ilmiah, telah mengemuka 3 (tiga) kelompok konsep definisi Poros Maritim Dunia, terutama tentang definisi dari kata 'poros.' Kelompok pertama memaknai poros sebagai pusat atau sumbu, yang mengartikan PMD sebagai visi untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat dari aktivitas kelautan dunia. Bagi kelompok pertama, PMD lebih cenderung diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris sebagai *Global Maritime Fulcrum* atau GMF. Kelompok kedua memaknai poros sebagai *alignment* seperti dahulu ada poros Beijing-Pyongyang-Jakarta. Bagi kelompok kedua, PMD cenderung diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritime Axis* atau GMA. Bagi kelompok kedua, ada *alignment* yang ingin dibangun antara Indonesia dengan kekuatan lain di kawasan regional yang dapat menunjang posisi strategis dan kepentingan nasional Indonesia. Namun ada juga yang kelompok ketiga yang memaknai poros maritim sebagai jalur pelayaran maritim, sehingga PMD dimaksudkan adalah visi Indonesia untuk menguasai jalur pelayaran maritim dunia. Kelompok ini cenderung menerjemahkan PMD menjadi *Global Maritime Nexus* atau GMN.

Penulis cenderung untuk masuk dalam kelompok ketiga yang mana berasumsi bahwa lokasi geografis Indonesia yang strategis seharusnya dapat dimanfaatkan

³¹ <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>, diunduh pada 21 Maret 2015.

Indonesia untuk menguasai posisi strategis dalam bidang kelautan dunia dengan memanfaatkan hubungan diplomatik dengan kekuatan besar di kawasan (seperti Amerika Serikat dan Tiongkok). Dalam mencapai tujuan tersebut, Indonesia harus mampu memanfaatkan persaingan politik internasional di kawasan Indo-Pasifik, terutama persaingan antara Amerika Serikat dan Tiongkok. Amerika Serikat sebagai hegemon dunia dan Tiongkok sebagai hegemon regional di Asia Pasifik telah menetapkan perhatian khusus di kawasan Indo-Pasifik. Kedua kekuatan yang saling berkompetisi ini tidak mustahil untuk saling dirangkul oleh Indonesia, sesuai dengan kelebihan masing-masing. Hal tersebut telah dibuktikan oleh Thailand dan Pakistan, dimana kedua negara tersebut adalah sekutu Amerika Serikat, namun kedua negara juga membangun kemitraan strategis dengan Tiongkok di bidang ekonomi dan industri pertahanan.

Outward Looking dan Inward Looking

Satu hal lain yang menjadi persamaan bagi ketiga geopolitik (Indo-Pasifik, Pivot ke Asia, dan Jalur Sutra Maritim) dari keempat kekuatan besar (India, Jepang, Amerika Serikat dan Tiongkok) adalah kesemuanya bersifat *outward looking*. Artinya upaya pengamanan rute pelayaran, akses ke pasar asing, dan akses ke sumber daya alam asing merupakan suatu konsep yang diarahkan ke luar negaranya masing-masing. Masing-masing negara memiliki kekuatan ekonomi yang sedemikian besar yang membutuhkan pengamanan atas rute pelayaran barang ekonomi yang dihasilkan dan dibutuhkan untuk menjangkau pasar dan sumber daya alam di luar negaranya.

Situasi di atas tidak sama persis dengan Indonesia yang prasarana ekonominya masih belum terbangun dan tertata dengan baik. Indonesia memang memiliki eksese kapasitas dari beberapa komoditas unggulan yang membutuhkan pengamanan untuk pengapalannya ke luar negeri (*outward looking*), namun Indonesia juga masih harus membangun prasarana transportasi laut seperti pelabuhan kapal laut dalam (*inward looking*) untuk memperlancar distribusi komoditas ekonomi antar pulau-pulau di Indonesia. Perbedaan karakter antara Indonesia dengan keempat kekuatan besar tersebut yang membedakan fokus geopolitik Indonesia di dalam Poros Maritim Dunia (PMD) dengan 3 (tiga) geopolitik kekuatan besar.

Poros Maritim Dunia Sebagai Geopolitik Indonesia

Poros Maritim Dunia (PMD) harus disepakati dahulu apakah sebagai geopolitiki atau doktrin atau visi atau *grand strategy*. Pandangan penulis, lebih cenderung menempatkan PMD sebagai geopolitik karena PMD menempatkan rute pelayaran dan sentra sumber daya alam sebagai elemen pentingnya. Menurut Grygiel,³² geopolitik menjelaskan distribusi geografis dari pusat sumber daya dan rute pelayaran. Lebih rinci lagi, Poros Maritim Dunia (PMD) dapat dianggap sebagai respons Indonesia dalam dinamika geopolitik di Indo-Pasifik, dimana posisi geografi Indonesia berada tepat di tengah-tengah Indo-Pasifik

Budaya Maritim

Jika rakyat Indonesia secara umum ingin mendapat porsi lebih dari manfaat perekonomian berbasis maritim di Indonesia, maka budaya dan sikap mentalnya terhadap maritim harus berubah. Maritim merupakan bagian integral dari identitas dan potensi kemakmuran bagi masyarakat di Indonesia. Karakter maritim yang berciri dinamis, egaliter, dan pantang menyerah perlu terus ditumbuh-kembangkan. Apabila ini terus dilakukan secara konsisten dan berkesinambungan, bukan tidak mungkin bangsa Indonesia akan kembali menemukan jati dirinya dalam dua-tiga generasi ke depan sebagai bangsa maritim. Perubahan sikap-mental ini harus diprogramkan melalui pendidikan formal dan informal.

Kalau zaman dahulu leluhur bangsa Indonesia dapat tampil sedemikian hebat, seharusnya bangsa Indonesia saat ini bisa mengulangi kehebatan leluhurnya. Harus diakui, masih banyak persoalan bangsa ini mulai dari yang kelas berat seperti pudarnya nilai-nilai Pancasila, sampai dengan yang kelas ringan seperti budaya mencari kesenangan secara instan. Disinilah perlunya bangsa Indonesia melakukan revolusi mental dengan penuh kesadaran kembali ke jati diri Pancasila.

³² J.J. Grygiel, *Great Powers and Political Change*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006), hlm. 23.

Lokasi Pelabuhan Laut

Untuk menjadi Poros Maritim Dunia, maka infrastruktur tol laut seperti sarana prasarana pelabuhan, kapal angkut/penumpang, alat navigasi pelayaran, juga harus dibangun. Kita banyak sekali memiliki pulau/pelabuhan - Pulau Sabang, Pulau Batam, Pulau Bintan, Cilacap, Bitung, Palu, Kupang, dan Sorong - yang sebenarnya sangat cocok dikembangkan menjadi *deep sea port* atau *global transshipment port* seperti Singapura. Pengembangan sistem transportasi yang bertumpu pada jalur darat, selain berpotensi mendegradasi kualitas lingkungan pada konsentrasi habitat hidup penduduk Indonesia, juga tidak banyak menjawab persoalan transportasi barang yang efektif. Disinilah gagasan tol laut Presiden Jokowi menjadi sangat penting. Kelancaran distribusi logistik ke seluruh pelosok nusantara dipastikan akan mengurangi beban Pulau Jawa yang sudah sangat berat. Pada saat yang sama, geliat ekonomi di luar pulau yang paling padat penduduknya ini, akan terus tumbuh dan berkembang, sehingga kesenjangan antar wilayah dapat terus ditekan.

Motif dibalik fokus politik internasional di kawasan Indo-Pasifik juga tidak terlepas dari motif ekonomi, yaitu : *freedom of navigation*, akses kepada sumber daya alam, dan akses kepada pasar. Motivasi ekonomi tersebut sudah melebur kedalam kepentingan nasional masing-masing negara, terutama dalam meningkatkan kesejahteraan. Motivasi tersebut berimbas ke urusan politik manakala hasil interaksi politik berujung pada blokade atau pengepungan atas aktivitas ekonomi seperti yang terjadi pada Korea Utara dan Iran (yang diblokade oleh Amerika Serikat dan sekutunya). Korea Utara memiliki masalah dengan Amerika Serikat terkait perang dengan Korea Selatan yang didukung Amerika Serikat dan kepemilikan senjata nuklir. Sedangkan Iran bermasalah karena kepemilikan persenjataan nuklir yang mengancam kepentingan Amerika Serikat (dimana secara historis, rezim Shah Iran yang dijatuhkan pada tahun 1980-an adalah rezim yang didukung pemerintah AS).

Rute Pelayaran

Jika melihat peta rute pelayaran internasional pada peta di atas, ada 1 (satu) rute gemuk yang melewati Selat Malaka; dan 2 (dua) rute sedang yang melewati Selat Sunda dan Laut Sulawesi. Indonesia harus mampu mengimbangi Singapura untuk memanfaatkan satu

rute gemuk pelayaran dunia yang ada. Demikian pula di dua rute sedang yang melalui Selat Sunda dan Laut Sulawesi. Seluruh pelabuhan strategis di rute-rute tersebut tersebut perlu didukung oleh sumber listrik yang memadai agar kapal-kapal dapat bersandar di sejumlah pelabuhan tersebut. Perlu dikaji penggunaan pembangkit listrik tenaga nuklir yang sangat efisien untuk lokasi kepulauan seperti Indonesia.

Gambar 1. Jalur Lintas Perdagangan Laut Dunia



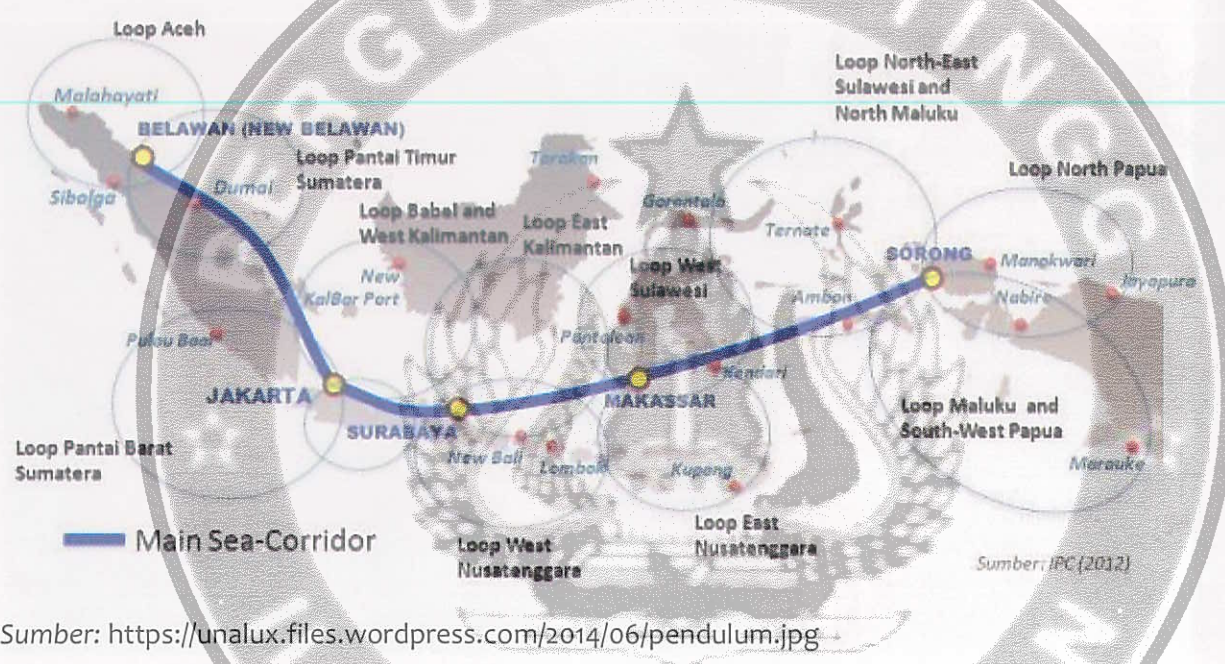
Sumber: J.J. Grygiel, *Great Powers and Political Change*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006).

Selain perspektif ke luar, perlu untuk dikaji rute-rute pelayaran yang ideal untuk melayani kebutuhan transportasi domestik. Rute-rute pelayaran tersebut hendaknya dibangun dengan mempertimbangkan komoditas unggulan yang dikapalkan dari daerah terdekat. Perlu perbaikan atas sistem *hub and spoke* yang ada, dengan mendapatkan masukan dari pelaku ekonomi yang terlibat dalam pelayaran domestik tersebut. Pelibatan investor swasta, baik lokal maupun asing sangat dibutuhkan untuk menyediakan kapal-kapal kargo berbagai jenis, menyesuaikan dengan jenis komoditas yang diangkut.

Rute pelayaran domestik ini harus mengoptimalkan konektivitas orang dan barang di seluruh pusat perekonomian di Indonesia, baik yang sudah berkembang, maupun yang

sedang dikembangkan. Jika melihat rencana pembangunan lima *deep sea port* di Kuala Tanjung, Jakarta, Surabaya, Makassar, Sorong; maka ada beberapa wilayah di Indonesia yang belum terjangkau dengan rute pelayaran pendukung (lihat peta di bawah), seperti untuk wilayah Pontianak dan sekitarnya, wilayah Bengkulu, Sumatera Barat, bagian Barat Sumatera Utara, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, dan Gorontalo.

Gambar 2. Peta Rute Pelayaran Domestik



Sumber: <https://unalux.files.wordpress.com/2014/06/pendulum.jpg>

Hal lain yang penting dalam konektivitas ini adalah adanya hubungan (interkoneksi) antara rute pelayaran laut dengan prasarana darat (seperti jalan raya dan jalur kereta) dan udara. Interkoneksi ini akan membuat lalu lintas orang dan barang menjadi semakin mudah, murah, dan menjangkau daerah- daerah yang lebih luas lagi.

Diplomasi Maritim

Dalam diplomasi maritim, ada tiga hal yang perlu dijadikan panduan, yaitu: (1) perlunya untuk selalu memprioritaskan kepentingan nasional Indonesia; (2) perlunya untuk memperjuangkan kepentingan ASEAN dimana Indonesia dianggap sebagai pemimpin alami ASEAN; (3) perlunya untuk selalu mengupayakan solusi *win-win* dari masalah sengketa antara negara anggota ASEAN dengan pihak lain di luar ASEAN, seperti dengan

kekuatan besar (AS, Tiongkok, India, dan Jepang). Ketiga panduan ini dapat saja memiliki potensi konflik satu sama lain. Sehingga perlu adanya prioritas dari ketiganya. Dan prioritas yang paling rasional adalah dengan mengedepankan kepentingan Indonesia dahulu, kemudian ASEAN, dan baru kepentingan kekuatan-kekuatan besar.

Masalah penyelundupan masih merupakan ancaman serius bagi Indonesia dan negara-negara di sekitar Indonesia. Penyelundupan ini meliputi penyelundupan narkoba (*drug trafficking*), penyelundupan manusia (*people smuggling*), penyelundupan komoditi (seperti minyak, batu bara, ikan, dan lain sebagainya) yang merugikan negara dari segi ekonomi dan sosial. Namun dengan perairan dalam Indonesia yang sedemikian luas, perlu adanya suatu sistem pengawasan yang komprehensif agar mampu mendeteksi, mencegah, dan menindak potensi penyelundup dengan cepat.

Menurut Jayanti,³³ hingga saat ini, masih terdapat beberapa permasalahan perbatasan antara Indonesia dengan 10 (sepuluh) negara tetangga yang belum terselesaikan secara tuntas. Sengketa perbatasan ini akan selalu menjadi ganjalan badi ASEAN untuk dapat menyelesaikan masalah lain dengan pihak di luar ASEAN. Perlu adanya resolusi sengketa yang bersifat kreatif seperti pembentukan zona pembangunan bersama (*joint development zone*) di wilayah sengketa oleh negara-negara terkait agar semua pihak dapat memperoleh manfaat bersama secara adil.

Peran Indonesia sebagai pemimpin alami ASEAN harus dipertahankan dengan membantu negara anggota yang mengalami kesulitan. Kasus sengketa antara Filipina dan Vietnam dengan Tiongkok di Laut Cina Selatan harus menjadi agenda politik Indonesia melalui forum ASEAN yang diprioritaskan. Vietnam dan Filipina sudah mengambil langkah untuk mempererat hubungan bilateral dengan Amerika Serikat. Hal ini secara tidak langsung telah menurunkan kredibilitas ASEAN pada umumnya dan Indonesia pada khususnya sebagai pihak yang seharusnya dapat membantu mencari solusi atas sengketa di Laut Cina Selatan.

³³ Y.D. Jayanti dan A. Ardiansyah, "Penyelesaian Sengketa Batas Wilayah Darat antara Indonesia dan Malaysia (Studi Kasus di Kabupaten Bengkayang, Kalimantan Barat)", Paper di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya 2014, dalam <http://download.portalgaruda.org/article.php?article=188393&val=6466&title=PENYELESAIAN%20SENGKET%20BATAS%20WILAYAH%20DARAT%20ANTARA%20INDONESIA%20DAN%20MALAYSIA%20%28Studi%20Kasus%20di%20Kabupaten%20Bengkayang,%20Kalimantan%20Barat%29>, diunduh pada 23 Juli 2015.

Dengan membangun Jalur Sutra Maritim berarti Tiongkok akan menghubungkan pelabuhan Tiongkok dengan negara-negara lain melalui konektivitas maritim, kerja sama antarkota, dan kerja sama ekonomi. Di satu sisi, jalur maritim akan memperkuat basis ekonomi Tiongkok agar dapat bekerja sama dengan negara-negara di sepanjang rute dan menghubungkan Eropa dan Asia dengan lebih baik lagi. Sementara di sisi lain, jalur maritim akan memfasilitasi pengembangan Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional (RCEP) yang membawa manfaat bagi Tiongkok, ASEAN, dan negara-negara lain di sepanjang jalur maritim. Terlebih lagi manakala proposal Kemitraan Trans-Pasifik (TPP) yang dicetuskan Pemerintah Amerika Serikat harus kandas di Kongres AS. Tiongkok memiliki leluasa yang lebih luas dalam menggantikan posisi AS terutama secara kolektif bersama ASEAN. Kandasnya TPP juga akan memberikan peluang bagi Tiongkok mendorong perluasan kerja sama ekonomi dan perdagangan, bahkan tanpa Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional (RCEP).³⁴

Keamanan Maritim

Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim Indonesia, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab pemerintah dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Jika mengkaji keamanan, maka secara otomatis harus mengkaji kerawanan (sebagai lawan dari keamanan). Ada 3 (tiga) faktor domestik yang menyebabkan kerawanan di laut, yakni: rendahnya pengawasan (atau dikenal dengan istilah *maritime domain awareness*),³⁵ rendahnya kemampuan penindakan terhadap oknum, dan tingginya potensi ekonomi di laut. Dengan kurangnya pengawasan, maka akan menyebabkan oknum memiliki kesempatan untuk melakukan aksi pelanggaran hukum. Tanpa adanya penindakan oknum yang tegas, akan menyebabkan oknum tidak jera untuk melakukan pelanggaran hukum lagi. Sedangkan, potensi ekonomi tinggi di laut akan menarik perhatian berbagai pihak untuk mengeksploitasinya.

³⁴ <http://print.kompas.com/baca/2015/06/22/Terbentuknya-Zona-Ekonomi-Tiongkok>, diunduh pada 19 Juli 2015

³⁵ http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy_Maritime_Domain_Awareness_Concept_FINAL_2007.pdf, diunduh pada 21 Mei 2015.

Perairan Indonesia terdiri dari lautan di antara pulau-pulau besar yang sangat luas. Hal tersebut membutuhkan postur dan doktrin pertahanan maritim yang disesuaikan dengan karakter yang khas tersebut yang membedakan dengan doktrin pertahanan maritim negara lain pada umumnya. Untuk Indonesia, perairan dalam membutuhkan patroli kapal-kapal besar yang mampu mengarungi laut yang jauh dari pantai. Kalau angkatan laut negara lain membutuhkan *blue water navy*³⁶ untuk *forward deployment*,³⁷ maka untuk Indonesia kapal-kapal perang besar digunakan untuk patroli (*forward presence*)³⁸ tidak hanya di laut luar (dekat perbatasan), namun juga di laut dalam (antara pulau-pulau besar).

Sebagai negara kepulauan, doktrin militer perlu memberi perhatian lebih kepada operasi lintas udara dan amfibi. Aset-aset di angkatan udara dan laut perlu direncanakan sedemikian rupa untuk dapat melakukan operasi lintas udara dan amfibi secara masif. Tidak secara kebetulan jika Rusia memiliki doktrin militer yang memberi perhatian khusus pada kedua operasi tersebut. Alutsista untuk kedua operasi seperti itu juga khusus, seperti tank amfibi dengan senjata kaliber besar (125 mm) yang bisa diterjunkan dari pesawat (*air drop*) dan bisa menembak saat sedang berenang di laut;³⁹ dan juga hovercraft raksasa⁴⁰ yang mampu membawa 500 pasukan, 3 *main battle tank*(MBT) dan 10 *armoured personel carrier*(APC). Hovercraft dapat melewati medan rawa dan karang, manakala moda transportasi lain tidak mampu melewatinya.

Dalam menanggulangi kerawanan di laut, diperlukan postur pertahanan yang memiliki daya tangkal. Letjen. TNI (Purn.) Kiki Syahnakri⁴¹ berpendapat bahwa postur pertahanan yang memiliki daya penangkalan dapat dilihat dari 3 (tiga) hal, yaitu: kekuatan, kemampuan dan penggelaran. Kekuatan disini diartikan sebagai kualitas dan kuantitas persenjataan. Seperti tipe pesawat tempur, kapal selam, kapal perang, tank, dan lain-lain beserta jumlahnya. Sedang kemampuan adalah kemampuan personil

³⁶ <http://thediplomat.com/2015/01/blue-water-navies-in-the-indian-ocean-region/>, diunduh pada 21 Mei 2015.

³⁷ <http://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/ffseanoc.html>, diunduh pada 21 Mei 2015.

³⁸ http://www.navy.mil/navydata/nav_legacy.asp?id=274, diunduh pada 21 Mei 2015.

³⁹ http://www.military-today.com/tanks/sprut_sd.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.

⁴⁰ <http://www.naval-technology.com/projects/zubr/>, diunduh pada 21 Mei 2015.

⁴¹ I Montratama, *Analisis "Deterrence Perception" atas Kemampuan Alat Utama Sistem Senjata Malaysia Dihadapkan dengan Indonesia dalam Konteks Pengendalian Blok Laut Ambalat (2010-2014)*. Tesis. (Jakarta: Unhan, 2014).

pertahanan dalam mengoperasikan kekuatannya. Seperti kemampuan penerbang dalam melakukan pertempuran udara, awak kapal selam dalam melakukan *submarine warfare*,⁴² awak MBT dalam pertempuran dengan tank, dan lain-lain. Kemampuan ini juga termasuk kemampuan memelihara dan merawat alutsista sehingga tingkat kesiapan alutsista dapat selalu optimal. Penggelaran adalah penempatan secara geografis dari kekuatan pertahanan yang dilengkapi dengan sistem pendukungnya. Seperti lokasi pangkalan udara, pangkalan kapal perang dan kapal selam, dan sebagainya. Penggelaran ini juga termasuk penempatan pangkalan untuk resuplai logistik dan fasilitas pemeliharaan dan perawatan. Lokasi geografis dari kekuatan pertahanan dan fasilitasnya akan menjadi faktor penting dalam pelaksanaan strategi tempur.

Untuk kekuatan Indonesia, gelar kekuatan laut masih belum optimal. Karena pangkalan ideal angkatan laut hanya satu, yaitu di Surabaya. Pangkalan laut lain belum memiliki fasilitas resuplai (untuk BBM, air, bahan makan dan suplai logistik lainnya), *docking*, pergudangan, fasilitas pemeliharaan dan perbaikan yang ideal. Sehingga perlu adanya program pemerintah untuk menambah pangkalan angkatan laut (AL) yang setara dengan pangkalan AL di Surabaya di lokasi lain yang strategis. Lokasi yang dipilih harus disesuaikan dengan lokasi ancaman (baik tradisional maupun non tradisional). Jika wilayah Indonesia akan dibagi menjadi 3 (tiga) Kogabwilhan,⁴³ maka perlu dikaji lagi penempatan 3 pangkalan laut besar yang tidak harus berada di Jakarta dan Surabaya (dimana kegiatan di pelabuhan sipilnya sudah terlalu padat). Sebagai penopang utama operasional kapal-kapal perang Armada Barat, Lantamal III/Jakarta yang berkedudukan di Pondok Dayung sudah sangat tidak memenuhi syarat. Demikian juga Lantamal V/Surabaya. Dalam keterbatasan anggaran dibandingkan dengan ancaman yang harus direspons, maka perlu adanya kajian untuk menemukan formula yang paling sesuai bagi negara tersebut untuk menetapkan lokasi yang terbaik untuk penempatan pangkalan besar TNI AL.

⁴² <http://fas.org/man/dod-101/sys/ship/submarine.htm>, diunduh pada 21 Mei 2015.

⁴³ <http://news.detik.com/read/2015/02/18/180556/2837113/10/bentuk-komando-gabungan-wilayah-pertahanan-tni-prioritaskan-wilayah-barat>, diunduh pada 21 Mei 2015.

Dalam dimensi maritim pada keamanan regional di Indo-Pasifik, postur pertahanan yang efektif terpusat pada kekuatan maritim (*seapower*) dan kekuatan udara (*airpower*). Menurut Prabhakar,⁴⁴ ada 6 (enam) hal yang menyebabkan hal tersebut, yaitu:

1. Karena dampak dari transformasi pertahanan dan peningkatan teknologi militer atau yang dikenal dengan istilah *Revolution in Military Affairs* (RMA).⁴⁵ Kekuatan laut dan udara dipandang sebagai kekuatan primer dan kekuatan efektif untuk penangkalan dan proyeksi kekuatan. Dalam konteks transformasi pertahanan di Indo-Pasifik, postur militer yang efektif lebih difokuskan pada platform pengangkut logistik cepat, wahana siluman, serangan presisi, *aerial early warning* (AEW), dan persenjataan terpadu dengan kekuatan laut menyediakan wahana mobilitas dan serangan; serta kekuatan udara untuk misi pengintaian dan penyerangan. Kekuatan darat (*land power*) akan dikerahkan manakala unsur kekuatan udara dan laut musuh sudah dapat dilumpuhkan.
2. Adanya kehadiran kekuatan laut asing di kawasan Samudera Hindia, Laut Cina Selatan dan Pasifik Timur terutama dari angkatan laut Amerika Serikat, Australia, Tiongkok, India, Jepang, Prancis, dan Inggris menyebabkan peningkatan kebutuhan interoperabilitas antara kekuatan laut negara di kawasan dengan kekuatan maritim asing. Kekuatan laut di kawasan terdorong untuk melakukan modernisasi kekuatan agar mampu bersinergi dengan kekuatan asing. Khusus untuk kekuatan Amerika Serikat, kekuatan dari AL AS (US Navy – dan bukan dari US Air Force) yang bersifat *expeditionary forces*⁴⁶ diproyeksikan menjadi kekuatan penyeimbang (*balancer*) di kawasan. AL AS menempatkan sebagian besar dari 11 armada kapal induknya untuk wilayah barat AS (yang meliputi kawasan Indo-Pasifik).
3. Modernisasi kekuatan militer Tiongkok juga berdampak pada kebutuhan untuk modernisasi kekuatan pertahanan di kawasan Asia Tenggara. Kekuatan militer Tiongkok (PLA) memiliki kekuatan laut yang berdaya tempur jarak jauh, baik untuk kekuatan permukaan dan kapal selam nuklirnya. AL Tiongkok telah mengoperasi

⁴⁴ W.L.S. Prabhakar, *The Regional Dimension of Territorial and Maritime Disputes in Southeast Asia: Actors, Disagreements and Dynamics* dalam *Maritime Security in Southeast Asia*, (London: Routledge, 2007).

⁴⁵ <http://csis.org/publication/real-revolution-military-affairs>, diunduh pada 21 Mei 2015.

⁴⁶ <https://marinecorpsconceptsandprograms.com/concepts/ef-21-vision>, diunduh pada 21 Mei 2015.

sebuah kapal induk yang diperkuat dengan pesawat tempur buatan sendiri Shenyang J-15 (tiruan Sukhoi Su-33 yang dirancang khusus untuk terbang-landas dari/ke kapal induk).⁴⁷ Kekuatan pertahanan negara-negara di Indo-Pasifik dibangun untuk menghasilkan daya tangkal bagi kekuatan militer Tiongkok yang agresif dan semakin besar.

4. Isu global atas perang melawan terorisme juga telah membuat kekuatan militer di Indo-Pasifik menyiapkan diri dalam menghadapi konflik asimetrik dan intensitas rendah. Peran pasukan khusus yang didukung elemen laut dan udara dianggap sebagai cara terbaik memerangi terorisme dan *insurgency*. Dibutuhkan alutsista *counter-insurgency* seperti: helikopter serang ringan, pesawat *counter-insurgency* (COIN), helikopter serbu (dipersenjatai kanon), perahu cepat bersenjata, UAV taktikal, dan lain-lain.
5. Peran Amerika Serikat (AS) di kawasan Indo-Pasifik cenderung semakin besar. AS terus menawarkan kerjasama dan penjualan persenjataan ke negara-negara di kawasan untuk mempererat hubungan AS dan negara Indo-Pasifik dalam memerangi terorisme dengan penekanan pada interoperabilitas dan proses transformasi pertahanan. AS telah mengumumkan bahwa Filipina dan Thailand sebagai mitra aliansi non NATO pada bulan Oktober 2003. Sementara AS dan Indonesia telah membentuk kerjasama yang dinamakan *Comprehensive Partnership Arrangement (CPA)* di tahun 2010.⁴⁸ CPA dapat dimanfaatkan sebagai koridor untuk memfasilitasi transfer dan penjualan perangkat keras (dari AS ke Indonesia). Peran AS di kawasan terlalu penting dan beresiko untuk diabaikan.
6. Munculnya peran dan relevansi baru dari aliansi regional dan bilateral di Indo-Pasifik dengan AS dan *Five Powers Defense Arrangement (FPDA)*.⁴⁹ FPDA telah menemukan landasan kerjasama baru dari kerjasama kekuatan laut dan udara dari Australia, Malaysia, Selandia Baru, Singapura, dan Inggris dalam menyatukan kekuatan dan sumberdaya untuk memerangi terorisme. Sementara landasan awal dalam menghadapi “mengimbangi” Indonesia belum berubah. Landasan awal

⁴⁷ <http://thediplomat.com/2011/07/the-limits-of-chinas-fighter/>, diunduh pada 21 Mei 2015.

⁴⁸ <http://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2013/10/215196.htm>, diunduh pada 21 Mei 2015.

⁴⁹ <http://www.globalsecurity.org/military/world/int/fpda.htm>, diunduh pada 21 Mei 2015.

FPDA ini yang dapat menjadi ganjalan bagi kerja sama negara-negara anggota FPDA dengan Indonesia. Perlu suatu upaya dari Indonesia untuk membangun kembali hubungan kerjasama yang lebih baik dengan semangat persaudaraan yang lebih erat dengan negara-negara anggota FPDA. FPDA diharapkan dapat berubah menjadi *alignment* yang terbuka bagi Indonesia untuk masuk menjadi anggotanya, atau setidaknya, tidak lagi menempatkan Indonesia sebagai ancaman bagi FPDA.

Dari uraian di atas, dalam konteks Poros Maritim Dunia, penekanan kekuatan pertahanan maritim akan mengarah pada pembangunan postur kekuatan matra laut dan udara. Sedangkan kekuatan matra darat akan mendapat tugas tambahan sebagai kekuatan pertahanan pesisir atas lokasi-lokasi strategis aspek kemaritim, seperti pelabuhan laut, pembangkit listrik, jalur utama transportasi darat, selain tugas pokoknya menjaga keutuhan wilayah daratan Indonesia secara umum.

Kesimpulan

Dalam naskah ini, Poros Maritim Dunia ditempatkan sebagai geopolitik, yaitu suatu direksi geografi dari kebijakan luar negeri suatu negara yang menempatkan laut sebagai dimensi pentingnya.⁵⁰ Sebagai satu direksi, Poros Maritim Dunia bukan menjadi suatu doktrin atau geopolitik tunggal bagi arah pembangunan Indonesia. Pemerintah Indonesia harus memiliki geopolitik berdimensi lain, seperti dimensi darat, udara, dan luar angkasa. Namun demikian, membangun Poros Maritim Dunia adalah sebuah proyek besar yang perlu dukungan semua elemen bangsa, sehingga perlu turunan geopolitik yang lebih operasional di satuan-satuan pelaksana pemerintah. Naskah singkat ini merupakan sumbangan pemikiran untuk turut sedikit memperjelas konsep PMD, sekaligus sebagai draf awal geopolitik yang akan disusun lebih lanjut.

⁵⁰ J.J. Grygiel, *Great Powers and Political Change*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006).

Rekomendasi

Direkomendasikan kepada pemerintah Indonesia untuk dilakukan kajian khusus tentang Poros Maritim Dunia ini, setidaknya pada 6 (enam) hal berikut ini :

1. Pembuatan *roadmap/blueprint* Poros Maritim Dunia sebagai geopolitik Indonesia.
2. Analisa kebijakan pembangunan karakter nasional yang berwawasan maritim.
3. Analisa kebijakan pembangunan prasarana pelabuhan laut yang komprehensif.
4. Analisa kebijakan rute pelayaran domestik dan internasional yang menunjang percepatan pembangunan ekonomi nasional.
5. Analisa kebijakan penggelaran kekuatan laut yang meningkatkan daya tangkal.
6. Analisa keamanan regional di Indo-Pasifik, terutama dari aspek geopolitik.
7. Dengan operasionalisasi visi Poros Maritim Dunia kepada 6 (enam) hal di atas, diharapkan Indonesia dapat memanfaatkan dinamika geopolitik di Indo-Pasifik untuk kepentingan ekonomi dan keamanan Indonesia.

Daftar Pustaka

Buku

- Australian Defense White Paper. 2013. Canberra : Departement of Defense.
- Chalk, P. 2008. *The Maritime Dimension of International Security Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. Santa Monica: RAND Corporation.
- Grygiel, J.J. 2006. *Great Powers and Political Change*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- M.C. Ricklefs. 2005. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, Edisi ke-3. Diterjemahkan oleh S. Wahono dkk. Jakarta: Serambi.
- Manyin, M.E. et al. 2012. *Pivot to the Pacific? The Obama Administration's "Rebalancing" Toward Asia*. Washington D.C.: Congressional Research Service.
- Mak, J.N. 2008. *Sovereignty in ASEAN and the Problem of Maritime Cooperation in the South Tiongkok Sea*. Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies.
- Muljana, Slamet. 2006. Dalam F.W. Stapel. *Sriwijaya*. Jakarta: LKiS Pelangi Aksara.
- Prabhakar, W.L.S. 2007. *The Regional Dimension of Territorial and Maritime Disputes in Southeast Asia: Actors, Disagreements and Dynamics dalam Maritime Security in Southeast Asia*. London: Routledge.
- Shicun, W. dan Keyuan, Z. Ed. 2009. *Maritime Security in the South Tiongkok Sea: Regional Implications and International Cooperation*. Surrey, UK: Ashgate.

Jurnal

- Jinming, Li, Dexia, Li. 2003. "The Dotted Line on the Chinese Map of the South Tiongkok Sea: A Note". *Ocean Development & International Law*. Vol.34.
- Ratner, E. 2013. "Rebalancing to Asia with an Insecure Tiongkok". *The Washington Quarterly*. Vol.36. No.2. Washington D.C. : Center for Strategic and International Studies

Lain-lain

- Herindrasti, V.L. Sinta. 2014. "Membangun Poros Maritim Indonesia Relevansi Aspek Sosial Budaya". *Proceeding Konvensi Nasional AIHII V*. Jakarta : Universitas Budi Luhur.
- Kuik, Cheng-Chwee. 2010. *Smaller States' Alignment Choices: A Comparative Study Of Malaysia And Singapore's Hedging Behavior In The Face Of A Rising Tiongkok*. Baltimore: Johns Hopkins University) (disertasi).
- Manurung, Hendra. 2014. *Impact of Joko "Jokowi" Widodo Leaderships on Indonesia's World Maritime Axis*. *Proceeding Konvensi Nasional AIHII V*. Jakarta : Universitas Budi Luhur.
- Montratama, I. 2014. *Analisis "Deterrence Perception" atas Kemampuan Alat Utama Sistem Senjata Malaysia Dihadapkan dengan Indonesia dalam Konteks Pengendalian Blok Laut Ambalat (2010-2014)*. Tesis. Jakarta: Unhan.
- Pertiwi, Sukmawani Bela. 2014. *Analisis Kekuatan Maritim sebagai Komponan Utama Hard Power Indonesia di Era Presiden Joko Widodo*. *Proceeding Konvensi Nasional AIHII V*. Jakarta : Universitas Budi Luhur.

Website

- Abe, Shinzo, "Confluence of the Two Seas," 22 Agustus 2007 dalam <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pm0708/speech-2.html>, diunduh pada 12 Maret 2015.
- Cigui, Liu, "Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st Century Maritime Silk Road," 15 September 2014, dalam http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.
- Cronin, Patrick M. dan Baruah, Darshana M. Baruah, "The Modi Doctrine for the Indo-Pacific Maritime Region," 2 Desember 2014, dalam <http://thediplomat.com/2014/12/the-modi-doctrine-for-the-indo-pacific-maritime-region/>, diunduh pada 21 Maret 2015.
- "China to Contribute 40 billion to Silk Road Fund", dalam <http://www.wsj.com/articles/china-to-contribute-40-billion-to-silk-road-fund-1415454995>, diunduh pada 21 Mei 2015.
- Jayanti, Y.D. dan A. Ardiansyah, "Penyelesaian Sengketa Batas Wilayah Darat antara Indonesia dan Malaysia (Studi Kasus di Kabupaten Bengkayang, Kalimantan Barat)", Paper di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya 2014, dalam <http://download.portalgaruda.org/article.php?article=188393&val=6466&title=PENYELESAIAN%20SENGKETA%20BATAS%20WILAYAH%20DARAT%20ANTARA%20INDONESIA%20DAN%20MALAYSIA%20%28Studi%20Kasus%20di%20Kabupaten%20Bengkayang,%20Kalimantan%20Barat%29>, diunduh pada 23 Juli 2015.
- Jiao, Wu dan Yunbi, Zhang, "Xi in call for building of new 'maritime silk road,'" 4 Oktober 2013 dalam http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.

- Muhammad, Simela Victor, "Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia", Info Singkat Hubungan Internasional Vol. VI, No. 21/I/P3DI/November/2014, dalam http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/info_singkat/Info%20Singkat-VI-21-I-P3DI-November-2014-7.pdf, diunduh pada 23 Juli 2015.
- Neary, Adelle, "Jokowi Spells Out Vision for Indonesia's "Global Maritime Nexus", Southeast Asia from Scott Circle, 26 November 2014, dalam http://csis.org/files/publication/141126_SoutheastAsia_Vol_5_Issue_24.pdf, diunduh pada 21 Maret 2015.
- "Presenting Maritime Doctrine", 14 November 2014, dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>, diunduh pada 21 Maret 2015.
- "Pendapatan Per Kapita Indonesia Makin Tertinggal Jauh dari Malaysia", <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/11/06/143022626/Pendapatan.Per.Kapita.Indonesia.Makin.Tertinggal.Jauh.dari.Malaysia>, diunduh pada 12 Maret 2015.
- "Terbentuknya Zona Ekonomi Tiongkok", <http://print.kompas.com/baca/2015/06/22/Terbentuknya-Zona-Ekonomi-Tiongkok>, diunduh pada 19 Juli 2015.
- "The Indo-Pacific : What's in a Name", dalam <http://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/>, diunduh pada 12 Maret 2015.
- Witular, Rendi A. "Presenting Maritime Doctrine", 14 November 2014 dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>, diunduh pada 21 Maret 2015.
- http://csis.org/files/publication/141126_SoutheastAsia_Vol_5_Issue_24.pdf, diunduh pada 21 Maret 2015.
- <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmvo708/speech-2.html>, diunduh pada 12 Maret 2015.
- <http://knoema.com/nwnfkne/world-gdp-ranking-2014-data-and-chartsPDBPPP:PurchasingPowerParity>, diunduh pada 12 Maret 2015.
- <http://www.quantumbooks.com/business/economy/richest-countries-world-based-gdp-per-capita-2004-2014/>, diunduh pada 12 Maret 2015.
- <http://thediplomat.com/2014/11/out-with-non-alignment-in-with-a-modi-doctrine/>, diunduh pada 21 Maret 2015.
- <http://carnegieendowment.org/2011/03/09/rebalancing-growth-in-asia-economic-dimensions-for-china/127>, diunduh pada 21 Maret 2015.
- <http://thediplomat.com/2013/12/how-a-thai-canal-could-transform-southeast-asia/>, diunduh pada 21 Maret 2015.
- <http://www.aiibank.org/>, diunduh pada 21 Maret 2015.
- <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303919504577524133983292716>, diunduh pada 21 Mei 2015.
- <http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?20349/History+and+Evolusion+of+NonAligned+Movement>, diunduh pada 1 Mei 2015.
- <http://nato.gov.si/eng/slovenia-nato/slovenia-joins-nato/>, diunduh pada 29 Maret 2015.
- http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_52342.htm, diunduh pada 29 Maret 2015.
- http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy_Maritime_Domain_Awareness_Concept_FINAL_2007.pdf, diunduh pada 21 Mei 2015.
- <http://thediplomat.com/2015/01/blue-water-navies-in-the-indian-ocean-region/>, diunduh pada 21 Mei 2015.
- <http://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/ffseanoc.html>, diunduh pada 21 Mei 2015.

http://www.navy.mil/navydata/nav_legacy.asp?id=274, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://www.military-today.com/tanks/sprut_sd.htm, diunduh pada 21 Mei 2015.
<http://www.naval-technology.com/projects/zubr/>, diunduh pada 21 Mei 2015.
http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.
http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm, diunduh pada 12 Maret 2015.
<http://fas.org/man/dod-101/sys/ship/submarine.htm>, diunduh pada 21 Mei 2015.
<http://news.detik.com/read/2015/02/18/180556/2837113/10/bentuk-komando-gabungan-wilayah-pertahanan-tni-prioritaskan-wilayah-barat>, diunduh pada 21 Mei 2015.
<http://csis.org/publication/real-revolution-military-affairs>, diunduh pada 21 Mei 2015.
<https://marinecorpsconceptsandprograms.com/concepts/ef-21-vision>, diunduh pada 21 Mei 2015.
<http://thediplomat.com/2011/07/the-limits-of-chinas-fighter/>, diunduh pada 21 Mei 2015.
<http://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2013/10/215196.htm>, diunduh pada 21 Mei 2015.
<http://www.globalsecurity.org/military/world/int/fpda.htm>, diunduh pada 21 Mei 2015.



