

Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan atau Kestinambungan Strategi?

Probo Darono Yakti & Joko Susanto

Departemen Hubungan Internasional, Universitas Airlangga

ABSTRAK

Sebagai negara yang terletak pada cross-position, Indonesia menawarkan pendekatan strategi kemaritiman berupa doktrin Poros Maritim Dunia (PMD). Dalam batasan tertentu PMD memperkenalkan konsep lebih lanjut tentang pendekatan strategi maritim yang pernah diusung RI sebelumnya. Untuk itu, penelitian eksplanatif ini mengeksplorasi lebih jauh tentang konsep-konsep terkait dengan perubahan atau kestinambungan, yang berkenaan dengan strategi maritim RI dalam periode-periode pra PMD. Berdasarkan data-data di lapangan, penelitian ini menemukan sejumlah fakta bahwa PMD merupakan perubahan dari strategi maritim sebelumnya. Selain itu, perbedaan pandangan terhadap posisi geografis RI dapat diartikan sebagai respons terhadap ancaman yang telah ada yang mana dalam kondisi ini mengalami pergeseran akibat dinamika politik internasional. Penelitian yang bersifat kualitatif ini menemukan bahwa PMD dalam beberapa aspek merupakan nilai yang diwariskan secara kontinu dari era pemerintahan sebelumnya untuk secara lebih lanjut dilakukan penyesuaian terhadap kondisi kontemporer. Dengan demikian secara umum temuan-temuan tersebut menunjukkan bahwa PMD merupakan perubahan dari strategi kemaritiman sebelumnya.

Kata-kata kunci: *Indonesia, poros maritim dunia, strategi maritim, perubahan, kestinambungan, keamanan, geoekonomi*

As a nation-state located in a cross-position, Indonesia proposes a maritime strategy approach in the form of the Global Maritime Fulcrum (GMF). To some extent, GMF introduces an advanced concept from the previous maritime strategy. Therefore this explanative research will explore further about concepts related to change or continuity, related to the maritime strategy of Indonesia in the previous periods before GMF. Based on field data, this research found a number of facts that concludes GMF to some extent is a change from previous maritime strategy. Moreover, the debate of Indonesia's geographical position could be interpreted as a response against threats which already exists. Thus this condition experienced a shift due to the dynamics of international politics. This qualitative research also conducts that GMF is a value which inherited from previous administration to further adapt on contemporary situations. Thus in general these findings indicate that GMF is a change from the previous maritime strategy.

Keywords: *Indonesia, global maritime fulcrum, maritime strategy, change, continuity, security, geoeconomy*

Indonesia merupakan negara yang terletak di *cross-position* antara dua benua dan dua samudra. Sebagaimana diperkenalkan dalam Wawasan Nusantara yang diperkenalkan pada era Suharto, masyarakat secara umum memahaminya NKRI sebagai sebaran pulau saja yang disebut 'zamrud khatulistiwa'. Tanpa kemudian melihat laut yang terdapat di tengah-tengah antara satu pulau dengan pulau yang lain merupakan penghubung. Terlebih dalam posisi ini Indonesia dipandang sebagai arsipelago atau kepulauan, sehingga memiliki posisi yang berbeda di antara negara-negara dengan kriteria geografis berdasarkan perairan lainnya: negara pantai, kontinental, dan *landlocked* (Susanto dalam Susilo 2015, 7). Oleh karena itu diperlukan sebuah strategi maritim komprehensif yang luwes di hadapan paradoks perubahan zaman yang semakin dinamis dengan isu-isu kemaritiman yang terus berkembang setiap zamannya. Sebagaimana Dave Sloggett (2013, 37-8) dalam bukunya "The Anarchic Sea" mengatakan bahwa terdapat tujuh dimensi atau perspektif pada strategi maritim kontemporer: *state-to-state*, perlindungan dagang, manajemen sumber daya laut, penyelundupan, terorisme, bencana alam, dan oseanografi. Alih-alih pakem strategi maritim Indonesia mirip dengan konsepsi yang diajukan Mahan dan Corbett yang menghendaki penguasaan total atas laut sekaligus mengontrol dalam bentuk *command of the sea*; Indonesia justru sedang lepas landas dari paradigma daratan dan mencari batu pijakan selanjutnya setelah Deklarasi Kepulauan 1957 oleh Perdana Menteri Juanda serta perjuangan di UNCLOS melalui diplomasi maritim yang dirintis Mochtar Kusumaatmaja dan Hasyim Djalal.

Enam Variabel Strategi Maritim

Sebelumnya, terdapat enam variabel strategi maritim yang dapat digunakan untuk menelaah strategi kemaritiman yang digunakan Indonesia, antara lain: (1) latar belakang situasi, menggambarkan konstelasi politik internasional pada saat strategi maritim diimplementasikan dalam kebijakan nasional, (2) citra diri nasional, yang mendeskripsikan persepsi negara dalam memandang dirinya sendiri melalui persepsi sejarah positif dan negatif, (3) peran negara, menunjukkan inisiatif negara dalam eksekusi kebijakan strategi maritim negaranya di tingkatan domestik maupun internasional secara holistik, (4) trajektori, yang hendak dituju sebuah negara dengan menerapkan strategi tersebut, (5) tonggak-tonggak, peristiwa-peristiwa penting yang menjadi fondasi negara dalam strategi maritim, dan (6) prioritas isu, kebijakan-kebijakan turunan dan isu-isu yang sedang dibahas pada negara tersebut. Enam poin ini dipilih berdasarkan aspek yang dapat digali dari pengalaman-pengalaman historis dan isu-isu yang sedang *in* pada jangka waktu tertentu (5 dan 6). Sedangkan empat yang lainnya meliputi latar belakang situasi, dengan melakukan elaborasi dimensi keamanan milik Dave Sloggett (2013, 37-8) dan lingkungan strategis. Citra diri nasional merupakan konsiderasi strategis bagaimana suatu strategi digunakan, peran negara berarti sejauh mana pengaruh negara terhadap strategi maritim, sedangkan trajektori diambil dari visi negara terhadap strategi kemaritiman. Sehingga pada batasan-batasan ini wilayah strategi maritim yang akan dikaji dapat dikatakan berubah atau sinambung sesuai dengan variabel masing-masing.

Sedangkan konsep perubahan dan kesinambungan meliputi wacana mengenai suatu konsep, kemudian mengalami distingsi dari apa yang telah ada maupun hanya bergeser dengan tetap mengikuti koridor yang sama. Strategi dapat dikatakan mengalami perubahan apabila ada hal fundamental yang berganti sehingga menyentuh akar

dan menampakkannya distingsi dari strategi sebelumnya (Cambridge Dictionary 2017). Sedangkan suatu strategi dapat dikatakan mengalami kesinambungan apabila tidak ada satu pun perubahan mayor menyangkut hal yang fundamental, namun hanya bagian perifer saja yang bersifat minor sehingga tetap berjalan di landasan yang sama (Cambridge Dictionary 2017). Sehingga di akhir akan terlihat indikator-indikator yang diberikan oleh variabel strategi maritim mana saja yang dapat dipandang sebagai perubahan maupun kesinambungan, sehingga poin terbanyak antara keduanya yang dapat dijadikan sebuah pilihan simpulan setelah membandingkan antara era pra PMD dengan era PMD.

Evolusi Strategi Maritim Indonesia

Sejarah kemaritiman Indonesia membuktikan bahwa NKRI merupakan legasi dari negara-bangsa maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit yang hidup pada abad ke-5 hingga pertengahan abad ke-14. Kesuksesan dari Sriwijaya dalam membangun *hub-ports* terkemuka di kawasan Asia Tenggara dan Majapahit dengan lima armada kapal perang terkuat pada zamannya menjadi sebuah titik balik sejarah akan kejayaan Indonesia di masa lampau akan strategi kemaritiman yang kaya. Sekaligus menunjukkan bahwa khayalak masih belum mengeksplorasi 100% tentang wawasan kebahariannya (Yunus dalam Susilo 2015, 67; Supriyanto 2016). Kedua hal ini yang menjadi citra diri nasional positif di era jauh sebelum PMD diluncurkan sebagai wacana publik yang mengundang perhatian. Sedangkan pengalaman kelam di era penjajahan Belanda dengan pembatasan masyarakat terhadap laut dengan salah satunya menganggap nelayan sebagai kasta terbawah dalam masyarakat (Toer 2015). Dengan demikian trajektori strategi yang akan dicapai adalah mencapai negara bahari sebagaimana Sriwijaya dan Majapahit sebagai kekuatan regional terkemuka. Misalkan pada akhir era Orla, pengadaan KRI Irian menjadi salah satu senjata utama untuk mewujudkan trajektori tersebut (Naval History via Flix t.t.; Miller 2001). Sebagaimana di era Orba pada tahun 1980-an mengimpor persenjataan dari negara-negara blok barat yang tergabung NATO seperti Amerika Serikat (AS) dan Jerman Barat. Situasi internasional pada masa itu dapat dikatakan didominasi oleh persaingan antar negara dengan konstelasi Perang Dingin yang berkecamuk antara AS dan Uni Soviet. Sehingga bentrok secara fisik menjadi sebuah hal yang tak terhindarkan.



Gambar 1: Salah satu meriam *turret* utama KRI Irian-201, kapal jenis *cruiser* yang berhasil didapatkan Sukarno dari Uni Soviet dengan harga yang cukup terjangkau.

Negara berperan cukup besar dalam strategi maritim, namun cenderung bersikap *inward-looking* melihat dari persepsi ancaman pada era pra PMD. Dibuktikan dengan berbagai macam pemberontakan yang terjadi di dalam negeri seperti DI/TII, PRRI/Permesta, Kahar Muzakar, Andi Azis, Westerling, APRA, dan ancaman-ancaman dari luar untuk membentengi pengaruh ideologi asing. Ideologi yang dimaksud dalam batasan tertentu juga mengalami pergeseran dari Orba ke Orla, yakni menempatkan kekuatan nekolim seperti AS, Inggris, dan Belanda sebagai ancaman utama pada era Orla dan tak lama berubah menjadi Tiongkok dengan komunismenya. Belum lagi Pembangunan Lima Tahun yang dicanangkan Suharto juga membuat strategi maritim sebagai subordinasi dari strategi daratan pada sebuah administrasi junta militer yang dipimpinnya (Booth 1992; Yunus dalam Susilo 2015, 69-71). Laut dianggap sebagai parit untuk membentengi ancaman-ancaman tersebut, militer menempatkan AL pada lapisan pertahanan terdepan pada doktrin CADEK dan Tri Ubaya Cakti dengan menempatkan kapal-kapal perang sebagai 'benteng' pertama ancaman dari luar yang dimaksud (Widjajanto 2005; Supriyanto 2016). Karena pada dasarnya di era pra PMD, ada kecenderungan isu-isu kemaritiman seperti yang disinggung Sloggett (2013) cenderung pada *state-to-state*. Contoh lain adalah menghadapi tiga peristiwa besar seperti: (1) Dwikora, konfrontasi dengan Malaysia dan hendak menganeksasi Kalimantan Utara, (2) Trikora, konfrontasi dengan Belanda dan merebut Irian Barat meskipun diselesaikan dengan diplomasi, dan (3) Integrasi Timor Timur melalui Operasi Seroja.

Selama hampir tujuh dekade Indonesia merdeka, terdapat beberapa tonggak-tonggak sejarah yang menandakan komitmen dalam menerapkan strategi maritim di era pra PMD. Beberapa di antaranya adalah: (1) Konsep Indonesia tanah air tumpah darah, (2) Sejarah perang laut dan amfibi, (3) Deklarasi Juanda, (4) UNCLOS, (5) Pembentukan DEL dan DMI, dan (6) 'Negara Kepulauan' versi RPJPN SBY. Yang pertama mencakup bagaimana Indonesia meneguhkan posisinya sebagai negara yang baru saja merdeka. Selama masa pergerakan konsep 'tanah air' diperkenalkan untuk menggambarkan dua elemen yang tidak bisa dipisahkan dari manusia yang mana keduanya saling memiliki keterkaitan. Tanah dan air melambangkan kesuburan, dan sebaliknya secara lebih luas menganggap perairan yang ada di tengah kepulauan Indonesia merupakan pemersatu dari beragam suku, agama, ras, dan golongan (Malaka 2007, 1; Anwar 1996, 10). Yang kedua adalah mengenai sejarah panjang perang yang melibatkan TNI-AL di atas perairan Indonesia. Setidaknya ada lima perang laut yang tercatat sebagai tonggak sejarah strategi maritim yang dalam hal ini dipandang sebagai *naval strategy*: Pertempuran Selat Bali, Pertempuran Laut Cirebon, Pertempuran Laut Sibolga, Perlawanan Pasukan ALRI 0032, dan Operasi Anti-Blokade John Lie (Santosa & Wanhar 2012, 81; Merdeka.com 2015; Okezone News 2015a; Okezone News 2015b; Suwardi & Sukarno 2011, 20-3; Merdeka.com 2014a). Kelima perang peristiwa pertempuran dan operasi blokade ini menginspirasi pembentukan AL yang jauh lebih superior. Puncaknya pada masa demokrasi terpimpin, ketika tampuk kepemimpinan dan kendali ABRI dipegang langsung oleh Presiden Sukarno. Batu pijak ini dilanjutkan untuk setidaknya era 80-an pada masa kepemimpinan Suharto.

Yang ketiga adalah Deklarasi Kepulauan Indonesia oleh PM Juanda yang menjadi inisiator dari langkah Indonesia selanjutnya di dalam UNCLOS. Ada dua aspek utama yang diperjuangkan pada deklarasi Juanda: perluasan laut teritorial yang semulanya 3 mil menjadi 12 mil dan menetapkan aturan perairan kepulauan yang membatasi pelayaran di luar izin yang dilakukan negara lain, sehingga luas wilayah Republik

Indonesia 2,5 kali lipat lebih besar dari yang semula 2.027.087 km² menjadi 5.193.250 km² (Disinfohalta 2012; Beritasatu.com 2015). Pada masa ini muncul tokoh diplomat muda yang menjadi inspirator dari munculnya ide untuk menunjukkan pentingnya posisi Indonesia di samping negara-negara lain yang memiliki ciri berbeda seperti bentuk kontinental dan negara pantai. Dialah Mochtar Kusumaatmaja, yang pada masa Suharto menjabat menjadi Menteri Luar Negeri yang mewakili Indonesia bersama dengan Hasyim Djalal pada tonggak keempat yakni perjuangan pada UNCLOS. Selama tiga kali pelaksanaan konvensi hukum laut internasional, ide Indonesia untuk mengukuhkan posisi sebagai negara arsipelago sempat mendapatkan banyak kecaman. Bahkan di antaranya berasal dari negara adidaya AS, yang mana selama masa Orba berlangsung menjadi sekutu Indonesia dalam kerangka *quiet alignment* (Smith 2003, 2). Namun di akhir perjuangan diplomat-diplomat muda dengan didukung oleh negara yang merasa memiliki posisi sama dengan Indonesia seperti Filipina diterima sebagai salah satu poin penting dalam hukum laut internasional, yakni aturan tentang ZEE yang meregulasi 200 mil laut sebagai perairan yang merupakan hak berdaulat dari suatu negara sekaligus jalur laut arsipelago yang dimiliki Indonesia melalui ALKI I, II, dan III sebagai bagian dari SLOC (DOALOS 1992, 52).

Strategi maritim sempat mandek pada era Suharto. Alasannya adalah pemerintahan junta militer yang terpusat pada supremasi matra AD, yang diikuti dengan alur pembangunan nasional yang sentralistik terhadap daratan. Kendati di akhir kepemimpinannya Suharto mencoba memperkenalkan doktrin yang disebut sebagai Benua Maritim Indonesia (BMI), namun nyatanya tidak ada program konkret yang dijalankan untuk melaksanakan kebijakan strategis di bidang kemaritiman. Meskipun kerap merangkul Hasyim Djalal sebagai tokoh penting Indonesia di bidang kemaritiman, pada akhirnya Djalal juga melontarkan otokritiknya pada pemerintah yang tidak segera membentuk Departemen Pengembangan Samudra. Selangkah di belakang India yang merupakan negara kontinental namun sudah lebih dahulu membentuk institusi tersebut untuk setidaknya mempermudah tangan pemerintah dalam mengelola kekayaan Lautan Hindia (Djalal 1996). Kegagalan tersebut yang menjadi evaluasi pada era pemerintahan setelahnya untuk berbenah dalam menaikkan kembali signifikansi isu maritim melalui kerangka *Maritime Domain Awareness* (MDA). Langkah awalnya, pada masa reformasi di tangan Presiden Abdurrahman Wahid atau Gus Dur ditunjuklah Sarwono Kusumaatmaja sebagai Menteri Eksplorasi Laut. Sebagai catatan kecil, Sarwono adalah adik dari Mochtar yang berjasa mengukuhkan posisi negara arsipelago Indonesia di tengah-tengah negara lainnya. Tidak lama setelah pelantikannya pada tanggal 26 Oktober 1999, tanggal 10 November 1999 dibentuklah Departemen Eksplorasi Laut yang menjadi cikal bakal Kementerian Perikanan dan Kelautan. Tugas berat diemban oleh departemen ini mengingat urusan perikanan dan kelautan sempat dipegang sebagai salah satu direktorat jenderal di bawah kementerian perikanan pada masa Orba, utamanya dalam mengelola sumber daya laut dan berkenaan dengan oseanografi (Khudori 2010; Susanto 2015, 32). Pembentukan ini juga mengingatkan kita pada Kementerian Kompartemen Maritim di akhir Orla yang membawahi Kementerian Perikanan dan Pengolahan Laut (Kemaritiman 2016).

Prioritas-prioritas isu kemaritiman meliputi isu-isu yang menyangkut kepentingan internal perairan Indonesia sebagaimana telah disinggung sebelumnya. Misalnya menyatukan Indonesia dalam kerangka negara-bangsa dan menghadapi klaim dunia internasional atas perairan kepulauan Indonesia. Untuk itu pada periode ini dilaksanakan setidaknya tiga kali modernisasi pada AL, mencetuskan Doktrin

Hankam pada tahun 1991 serta menggarisbawahi isu-isu strategis perbatasan dan Asas *Cabotage*. Secara lebih lanjut modernisasi berlangsung pada periode Orla dengan mengadakan alutsista dari Uni Soviet akibat kedekatan Indonesia dengan blok Timur pada masa itu. Pembelian paling diingat adalah kapal penjelajah KRI-Irian 201 berserta dengan kapal perusak dan fregat-fregatnya yang menjadikan Indonesia sebagai pemilik AL terkuat kedua di Asia pada media 1960an (RBTH Indonesia 2015; TNI Angkatan Laut 2015). Modernisasi kedua dilaksanakan pada tahun 1980an dengan melakukan impor alutsista dari blok Barat dan NATO atas pertimbangan kedekatan Indonesia dengan blok Barat yang menempatkan RI sebagai benteng dari pengaruh komunisme di Asia Tenggara sekaligus memegang peran ‘pemimpin regional ASEAN’. Misalnya fregat kelas Ahmad Yani dan kapal selam U-209/1300 buatan Jerman Barat (Marsetio 2014, 23-4). Modernisasi ketiga adalah periode Kekuatan Pokok Minimum (*Minimum Essential Force*) MEF yang ditargetkan tercapai pada tahun 2024 meliputi tiga tahap sejak tahun 2004. Ketentuan pokok yang akan dicapai adalah pengadaan alutsista 151 KRI, 43 pesawat udara, dan 333 kendaraan tempur yang sudah memiliki teknologi mutakhir. Termasuk di dalamnya memprioritaskan pengadaan dari industri strategi dalam negeri mencakup dari PT Pindad, PT PAL Indonesia, dan PT Dirgantara Indonesia (Marsetio 2013, 6).



Gambar 2.5: Pulau Sipadan yang dipersengketakan Indonesia dengan Malaysia

Selain itu strategi maritim pada era pra PMD menyoroti isu-isu perbatasan laut dengan negara lain seperti Malaysia dan Singapura. Sipadan dan Ligitan menjadi contoh isu kemaritiman yang tidak direncanakan secara matang. Dengan terburu-buru membawanya ke meja Mahkamah Internasional, membawa hasil yang tidak maksimal bagi Indonesia yakni jatuh di tangan Malaysia dengan alasan pemanfaatan efektif yang dilakukan oleh sang negeri jiran (Djalal 2013, 10). Seakan tidak belajar dari pengalaman, Pulau Semakau, Pulau Berhala dan Pulau Sebatik akhirnya menjadi sengketa-sengketa setelah Pulau Sipadan-Ligitan (Arsana 2013, 26, 33-4). Menggunakan alasan damai, Suharto menganggap penyelesaian sengketa melalui Mahkamah Internasional dapat menjadi jalan terbaik karena skema damai selalu diutamakan berdasarkan Treaty of Amity and Cooperation yang ditandatangani negara-negara ASEAN pada tahun 1976, kendati kemudian mematikan langkah Indonesia sendiri (Djalal 2013, 12). Selain itu di era SBY, kehadiran asas *cabotage* di satu sisi membawa sinyal positif bagi kemajuan pelayaran Indonesia pada strategi kemaritiman pada umumnya. Melalui Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2006 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, kemudian diundangkan dengan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penerapan asas *cabotage* ini bertujuan untuk melindungi kedaulatan negara serta memberikan kesempatan berusaha bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan (Republik Indonesia 2008). Kebijakan ini berhasil menambah sejumlah

5.500 kapal berbendera Indonesia atau melipatgandakan jumlah kapal nasional, dengan kapasitas angkut yang naik hingga tiga kali lipat. Di tahun 2014, jumlah ini tercatat meningkat menjadi 14 ribu unit kapal berbendera Indonesia (Metrotvnews.com 2015).

Poros Maritim Dunia

Berbeda dengan strategi maritim yang digunakan pada era pra PMD, Indonesia pada batasan tertentu mengalami peralihan dalam menggunakan kemaritiman sebagai fundamental konsep pembangunan. Diperkenalkan pada saat kontestasi pemilihan presiden (Pilpres) 2014, PMD merupakan salah satu ‘senjata’ andalan yang digunakan oleh pasangan Joko Widodo (Jokowi) dan Jusuf Kalla (JK). Mulanya ide mengenai PMD diutarakan oleh dua akademisi di balik tim pemenangan Jokowi-JK pada 2014 lalu. Adalah Rizal Sukma, direktur CSIS dan pengamat pertahanan Andi Widjajanto yang memperkenalkan gagasan kemaritiman sebagai *distingsi* yang tidak ditawarkan oleh pasangan calon (paslon) nomor satu. Sudah barang tentu visi dan doktrin ini masuk pada salah satu program utama pada Nawacita (Sukma 2014). Gagasan ini setelah menjadi perbincangan publik ditingkatkan legitimasinya melalui pidato pemenang Jokowi di atas perahu pinisi “Buana Setia”, Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta. Menurut para ahli hubungan internasional dan kemaritiman “kebangkitan Indonesia sebagai negara kepulauan,” “harapan baru untuk kebangkitan maritim nasional,” dan “panggilan untuk Persatuan Indonesia” adalah tujuan utama yang ingin dicapai dari PMD (Laksmana 2014; Antara News 2014; Tempo 2014). Namun perlu diingat bahwa kemunculan PMD, baik sebagai doktrin maupun visi bukan sesuatu yang benar-benar baru. Jika diamati bahwa sebelumnya Tiongkok telah lebih dahulu memperkenalkan konsep Jalur Sutra Maritim melalui pidato Xi Jinping di Sidang Paripurna DPR-RI pada tahun 2013 (Jinping 2013). Bukan sebuah kebetulan apabila penulis mengatakan PMD menjadi respons atas latar belakang situasi internasional yang menunjukkan signifikansi percaturan geoekonomi melalui *raising*-nya Tiongkok dengan mengajak mitra-mitra kerja samanya di ASEAN untuk bergabung pada megaprojek yang diusungnya sendiri.

Alih-alih hanya dianggap manuver politik semata, cita-cita pemerintahan Jokowi ini justru dijelaskan lebih lanjut pada KTT Asia Timur ke-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Menurutnya PMD terdiri atas lima pilar meliputi: (1) budaya maritim, (2) ekonomi maritim, (3) konektivitas maritim, (4) diplomasi maritim, dan (5) keamanan maritim (RMOL 2015). Dari kelima pilar tersebut, Jokowi menegaskan komitmennya untuk menyinergikan doktrin PMD di antara negara-negara Asia Timur termasuk dengan JSM yang digagas Tiongkok. Beberapa media menyatakan pernyataan yang dilontarkan Jokowi pada KTT Asia Timur ini disebut sebagai Doktrin Jokowi (TribunNews 2014). Sehingga selanjutnya di level akademisi terjadi perbedaan pandangan terkait pemaknaan PMD. Ada yang memahami ‘poros’ sebagai *axis* sebagaimana yang dilakukan Indonesia dalam mendekati diri dengan Tiongkok, Korea Utara, Vietnam, dan Kamboja; ada pula yang memaknai sebagai *fulcrum* yakni kecenderungan kebijakan luar negeri Indonesia untuk menjadi poros penyeimbang antara kedua samudra yang didiami oleh kekuatan-kekuatan regional dengan bertransformasi menjadi kekuatan menengah; atau dipahami sebagai *nexus* dengan menyoroti alur pelayaran SLOC dan ALKI yang menjadi prioritas utama Indonesia untuk mengamankan dan mengontrol

ketat perairan yang telah dibuka sebagai gerbang ekonomi Indonesia (Sulaiman 2017). Ada pula yang memaknai PMD sebagai *global hotspot* atau *pivot* meskipun jumlahnya tidak terlalu signifikan dibandingkan perbincangan mengenai *axis*, *fulcrum*, dan *nexus* (Netherland Maritiem Land 2015). Dari kelima pilar yang telah ada, Jokowi memprioritaskan program Tol Laut untuk menguatkan konektivitas serta kebijakan penenggelaman kapal untuk menegaskan komitmen Indonesia terhadap hukum laut internasional yang berlaku serta mengejar kerugian negara dari pencurian ikan yang kerap dilakukan kapal nelayan asing sebesar Rp304 triliun (Merdeka.com 2014b). Misalnya penenggelaman kapal modern pencuri ikan yang telah diburu oleh beberapa negara di dunia, MV Viking di pantai Pangandaran (BBC Indonesia 2016a).



Gambar 4: Pidato Kemenangan Jokowi-JK di atas sebuah kapal pinisi "Hati Buana Setia", Pelabuhan Sunda Kelapa, Jakarta, 22 Juli 2014.

Perbedaan latar belakang diikuti pula dengan peran negara yang semakin aktif dalam mengeksekusi strategi kemaritiman. Mengingat PMD berarti membuka laut selebar-lebarnya untuk meningkatkan keunggulan ekonomi dan menandingi Tiongkok yang menegaskan upayanya untuk merangkul Indonesia. Untuk itu pemerintah membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang bertugas melakukan koordinasi pada isu-isu prioritas strategis seperti pengelolaan sumber daya migas hingga mineral, pengembangan destinasi pariwisata, penyelenggaraan program tol laut, dan juga regulasi perikanan yang di dalamnya menegaskan untuk kembali menegakkan peraturan hukum laut internasional (Kompas.com 2014). Kementerian ini mengkoordinasi kerja dari Kementerian ESDM, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata, dan juga Kementerian Kelautan dan Perikanan (Republik Indonesia 2015). Tentu kehadiran kementerian ini mengingatkan lagi pada akhir masa demokrasi terpimpin yakni kementerian kompartemen maritim. Persepsi ancaman juga dapat dikatakan mengalami pergeseran dari yang semula merupakan geopolitik Perang Dingin yang diiringi dengan bumbu konfrontasi, kemudian bergeser menjadi geoekonomi. Sehingga dalam batasan ini peran pemerintah menjadi lebih *outward-looking* dalam menjalankan strategi kemaritiman untuk mewujudkan visi PMD. Visi Indonesia juga mengalami pergeseran yang semula mematok diri dengan klaim bahwa sebagai pemimpin ASEAN, RI menjadi garda terdepan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati posisi istimewa dalam forum regional tersebut. Justru di era ini RI memformulasikan suatu kebijakan luar negeri epan diplomasi di Asia Tenggara sekaligus menempati

posisi istimewa dalam forum regional tersebut. Justru di era ini RI memformulasikan suatu kebijakan luar negeri yang *outward-looking* pula dengan memperkenalkan konsep *middle-power* atau kekuatan menengah terkemuka di Indo-Pasifik (Kurlantzick 2014). Dengan demikian Indonesia sedang berusaha menempatkan diri sebagai penyeimbang dan *hub* di antara kekuatan-kekuatan besar lain di Samudra Hindia dan Pasifik seperti RRT, India, dan AS. Misalnya ditunjukkan dengan intensitas keaktifan pada forum kerja sama maritim seperti Indian Ocean Rim Association (IORA) dan yang baru saja terbentuk diinisiasi Tiongkok, Belt and Road Forum.

Kendati mengalami perbedaan latar belakang, citra diri nasional relatif tidak ada yang berubah. Misalnya, tetap menggunakan legasi kejayaan maritim Sriwijaya dan Majapahit untuk menunjukkan khazanah budaya bangsa bahari terhadap khalayak luas. Misalnya dibuktikan dengan pernyataan Jokowi pada saat diwawancarai, ia mengatakan bahwa PMD harus diyakini mengingat Sriwijaya dan Majapahit yang pernah menguasai lautan pada zamannya (Pikiran Rakyat 2015; DetikNews 2015). Selain itu kutipan-kutipan Presiden Sukarno juga diklaim memberikan inspirasi pada era pemerintahannya untuk kembali mewujudkan visi lama yang tenggelam pada masa Orba (Viva.co.id 2009). Persepsi sejarah positif tersebut juga diwarnai persepsi sejarah negatif dalam citra diri nasional Indonesia yang mana di era pemerintahan dahulu dinilai kurang berhasil dalam melakukan eksekusi strategi maritim, hal ini juga ditandai oleh pidato Jokowi pada pelantikannya 20 Oktober 2014. Menurutnya, Indonesia sudah lama memunggungi laut dan samudra (DetikNews 2014). Kutipan dalam pidato ini dapat diartikan bahwa dalam medio hampir setengah abad, strategi kemaritiman seolah dilupakan dengan menempatkannya pada subordinasi daratan. Pandangan negara terhadap posisinya juga mengalami pergeseran cukup signifikan. Ditandai dengan komitmen pemerintah untuk membangun *hubports* terlebih memahami posisi *chokepoint* Indonesia di antara dua samudra dan dua benua untuk dimanfaatkan semaksimal mungkin dalam meningkatkan kapabilitas ekonomi. Salah satunya dengan membangun sarana prasarana untuk memperlancar alur rute pelayaran yang telah ada dengan meningkatkan frekuensi dan juga membangun serta memaksimalkan infrastruktur yang ada. *Hub* maritim ini ditegaskan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2015-2019 dan dioperasionalisasikan melalui program Tol Laut (Republik Indonesia 2014).



Gambar 3: Salah satu kapal yang ditenggelamkan oleh Satgas 115

Strategi maritim pada era PMD meliputi tonggak-tonggak sejarah yang mencakup: (1) Penunjukan Menteri Susi dan Pembentukan Satgas 115, (2) Insiden Natuna, (3) Pendekatan Indonesia-Sentris, dan (4) Tol Laut. Yang pertama adalah penunjukan Menteri Susi Pudjiastuti sebagai pimpinan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Penunjukan ini sempat menjadi perbincangan publik mengingat latar belakang pribadi Susi seperti pendidikan yang hanya seorang lulusan SMP, maupun pengalamannya dalam mendirikan usaha aviasi dengan mendirikan Susi Air (Tribunpekanbaru.com 2014). Tak mengambil waktu lama setelah penunjukannya, Susi tampil percaya diri dengan mengedepankan program pemberantasan *Illegal, Unreported, Unregulated* (IUU) Fishing yang sarat kontroversi. Kendati sudah diatur dalam UU No. 45 tahun 2009, namun implementasi hukum dari undang-undang yang telah ada belum dilaksanakan secara tegas (Antara News 2017). Untuk itu pilihan akhir yang harus ditempuh adalah dengan cara menenggelamkan kapal setelah lebih dahulu menyita barang bukti berupa kapal dan hasil tangkapannya serta mengevakuasi awak-awak kapal di atasnya. Per 22 Februari 2016, tercatat ada 151 kapal berbendera asing yang ditenggelamkan sejak Oktober 2014 (Bisnis.com 2016). Atas pencapaian ini beberapa media mencatatnya sebagai menteri berprestasi selama tiga tahun belakangan. Penguatan kebijakan kelautan dan perikanan juga didukung dengan pembentukan Satuan Tugas (Satgas) 115 melalui Peraturan Presiden 115 tahun 2015 tentang Satgas Pemberantasan *Illegal Fishing* (Republik Indonesia 2015). Di dalamnya merupakan kerja sama multiinstansi antara Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI-AL, Kepolisian Republik Indonesia (Polri), Badan Keamanan Laut (Bakamla), dan Kejaksaan Agung RI. Kebijakan *multidoor* ini dapat meningkatkan lagi kesadaran nasional akan pengelolaan sumber daya laut sebagaimana per 1 April 2017 ada 317 kapal yang berhasil ditenggelamkan Satgas 115 yang dikomandani oleh Susi Pujiastuti.

Tonggak kedua adalah Insiden Natuna yang memaksa Indonesia harus bersikap tegas di atas konflik Laut Tiongkok Selatan (LTS). Insiden Natuna berawal dari peristiwa pengejaran kapal nelayan Tiongkok yang hendak mencuri ikan di perairan Natuna. Setelah tertangkap, kapal nelayan tersebut diderek dan justru ditarik oleh kapal penjaga pantai Tiongkok. Dalam kondisi terjepit Indonesia akhirnya melepaskan tali kapal pencuri ikan tadi. RRT mengeluarkan nota diplomatik dengan memrotes keputusan Indonesia untuk menangkap kapal nelayan RRT yang tidak dalam posisi salah dengan mencari ikan di *traditional fishing rights* sesuai sembilan garis putus yang telah ditentukan Tiongkok sejak tahun 1949 (BBC Indonesia 2016b, 2016c). Peristiwa ini sontak mengejutkan pihak Indonesia, dan akhirnya pada tanggal 23 Juni 2016 Presiden Jokowi memutuskan untuk mengadakan rapat terbatas kabinet di atas KRI Imam Bonjol yang dianggap media sebagai sinyal keras untuk menyindir keberadaan Tiongkok di LTS yang mencampuri urusan perairan ZEE Indonesia (Soeriaatmadja 2016). Belakangan Tiongkok mengklaim memiliki tumpang tindih wilayah laut antara Indonesia dengan RRT pada perairan Natuna yang mana isunya sudah tereskalasi sejak 2008. Atas peristiwa ini Indonesia memutuskan untuk memperkuat Natuna dengan membangun pangkalan udara dan laut di Ranai selayaknya *Pearl Harbor* sekaligus menempatkan masing-masing satu batalion Marinir dan zeni tempur AD dan menegaskan bahwa perairan tempat Tiongkok memiliki *overlapping* diklaim sebagai Laut Natuna Utara (Kompas.com 2015). Untuk itu kemudian diperkenalkan tonggak ketiga yakni konsep pembangunan Indonesia sentris, yakni memandang bahwa pulau-pulau dan daerah yang terletak pada posisi ujung Indonesia bukan lagi sebagai pulau atau daerah terluar. Namun sebagai daerah/pulau terdepan. Persepsi ini memandang daerah terdepan sebagai pintu gerbang perekonomian Indonesia yang

menghadap langsung pada negara lain, meninggalkan stigma lama yang memusatkan perekonomian di Jawa saja tanpa memperhatikan potensi pertumbuhan yang dimiliki pulau-pulau lainnya.

Untuk itu diperlukan konsep pendukung untuk mewujudkan pembangunan Indonesia sentris. Salah satunya adalah menggunakan kebijakan Tol Laut. Tol Laut pada awal kemunculannya dipahami oleh khalayak sebagai jalan tol yang berdiri atau melayang di atas laut. Namun yang dimaksud dengan ‘Tol’ adalah jalur bebas hambatan, artinya jalur distribusi logistik yang lancar merupakan salah satu target utama yang akan dicapai melalui program ini dengan harapan bahwa kelancaran logistik menjadi jalan untuk menekan biaya logistik yang terus meningkat sebesar 15 persen setiap terjadinya transaksi sebagaimana negara lain berhasil menekan angka tersebut pada level 7 persen (Piesse 2015, 5). Selain itu pemerintah pada saat ini juga sedang dalam proses untuk terus memangkas *dwelling time* atau waktu tunggu barang di pelabuhan yang mencapai satu minggu. Pada akhirnya proses perizinan yang ada di pelabuhan dapat dipangkas hingga 3 hari. Sebagai perbandingannya Singapura hanya menghabiskan waktu 1,5 hari untuk *dwelling time* pada pelabuhan-pelabuhan besarnya. Hal ini dalam batasan tertentu dapat menjadi penghambat seperti contoh konkretnya biaya pengiriman dari Jakarta ke Padang tiga kali lipat lebih mahal daripada biaya pengiriman Jakarta ke Singapura (Sandee t.t). Untuk itu beragam persiapan dilakukan termasuk pembangunan infrastruktur berupa peningkatan kapasitas sekaligus pembangunan 24 pelabuhan yang terdiri atas 19 pelabuhan perairan sedang dan 5 pelabuhan perairan dalam, dilengkapi dengan pengadaan 500 kapal melalui impor dari RRT untuk menghubungkan pulau-pulau besar dengan pulau-pulau kecil (The Jakarta Post 2014; Tribunjambi.com 2017; Liputan6.com 2016).

Dari tonggak-tonggak atas terdapat beberapa prioritas isu kemaritiman yang ditangani oleh pihak pemerintah dalam strategi maritim. Yang pertama adalah koordinasi kebijakan kemaritiman dengan AD. Sebagaimana pengalaman sejarah menunjukkan bahwa AD dalam batasan tertentu memiliki pengalaman kemiliteran yang cukup kuat untuk memegang tampuk kekuasaan negara, maka pembagian jatah kursi sebagai bentuk dari *bargaining* di dalam perpolitikan dalam negeri harus tetap diperhatikan (Calistro 2015). Kendati AL diproyeksikan untuk diserahi tugas-tugas berat untuk melihat aspek pertahanan dalam PMD, para perwira dan purnawirawan AD tetap menjadi prioritas Jokowi untuk mengisi pos-pos strategis pada kabinetnya atau jika dalam perhitungan Calistro (2015) Jokowi akan menghadapi AD yang kurang kooperatif dan merasa termarginalkan. Sehingga dalam aspek ini, keseimbangan dicapai misalnya dengan menempatkan Wiranto sebagai Menko Polhukam, Luhut Binsar Panjaitan diserahi Kemenko Maritim, dan Menteri Pertahanan yang dijabat Ryamizard Ryacudu. Selain itu pada era PMD, modernisasi AL ke-IV dilakukan dengan menempatkan doktrin World Class Navy yang digagas oleh mantan Kepala Staf AL Marsetio sebagai bentuk lebih lanjut dari MEF yang sudah ada. Untuk itu proyeksi 2024 dengan merealisasikan pengadaan 247 buah kapal perang akan terbantu dengan adanya kenaikan anggaran pertahanan sebesar 1,5 persen dari GDP. Selain itu pemerintah juga menarik investasi luar negeri untuk pengembangan infrastruktur maritim serta industri pertahanan (Purnamasari 2014; PresidenRI.go.id 2015; Republik Indonesia 2014). Selain berkomitmen untuk fokus pada matra AL sebagai penopang utama strategi kemaritiman, pemerintah juga melakukan pengadaan basis pangkalan TNI di Natuna sebagai titik sentral di garis terdepan Indonesia sebagai tanda kehadiran konkret negara di perbatasan sekaligus memperhatikan aspek pertahanan dari ancaman luarnya.

Prioritas isu yang terakhir berkenaan dengan regionalisme maritim. Dengan mengambil posisi Ketua di IORA dari Australia pada tahun 2015, Indonesia yang menjabat selama dua tahun hingga 2017 dapat memanfaatkan kesempatan tersebut untuk menjajaki kerja sama maritim yang lebih komprehensif sebagai wujud komitmennya untuk menjadi negara mengengah terkemuka yang menjadi kekuatan penyeimbang antara dua samudra: Hindia dan Pasifik. Meskipun telah menjadi anggota regionalisme tersebut sejak 1997 tepatnya pada saat keanggotaan diterima oleh Indonesia, namun baru akhir-akhir ini Indonesia merasakan manfaat IORA. Selama dua tahun berselang, Indonesia berhasil menyelenggarakan KTT IORA yang pertama di Jakarta bulan April 2017 IORA Concord kemudian disepakati dengan inti bahwa isu lintas sektoral dan penguatan institusi harus dilanjutkan (Kemlu RI 2015). Selain itu dengan mengikuti BRF yang diinisiasi oleh Tiongkok, Indonesia secara tidak tertulis maupun tidak akan mendapatkan posisi strategis, mengingat PMD sudah diproyeksikan untuk mendapat tempat dalam proyek JSM. Untuk itu Indonesia ditawarkan beragam opsi pinjaman oleh Asian Infrastructure Investment Bank dan Silk Road Fund. Indonesia mendapatkan 10 persen atau US\$ 5 miliar dari keseluruhan proyek. Sedangkan pemerintah baru dapat mencapai US\$ 680 juta saja yang baru terealisasi di sektor eksplorasi sumber daya alam (Quirk & Bradford; Wicaksana 2016).

Simpulan: Perubahan atau Kontinuitas?

No.	Variabel	Pra PMD	PMD	Perubahan/ keinambungan
1.	Latar Belakang Situasi	Ancaman Geopolitik Perang Dingin: AS, Rusia, RRT dan menghalau kembalinya Belanda dan tentara sekutu.	Ancaman Geoekonomi Kawasan: RRT, dan inisiatif pemerintah untuk membangun kembali MDA	Perubahan
2.	Citra Diri Nasional	Menggunakan legasi kerajaan Sriwijaya dan Majapahit sebagai persepsi sejarah positif, dan menjadikan masa penjajahan Belanda sebagai persepsi sejarah negatif.	Menggunakan legasi kerajaan Sriwijaya dan Majapahit sebagai persepsi sejarah positif, dan menjadikan pengalaman era sebelumnya, 'memungungi laut' sebagai persepsi negatif.	Kesinambungan
3.	Peran Negara dalam Strategi Maritim	<i>Inward-looking</i> . Negara menyiapkan strategi maritim untuk mengatasi ancaman-ancaman dari dalam negeri.	<i>Outward-looking</i> . Negara berperan aktif untuk mencegah kemungkinan ancaman geoekonomi negara lain.	Perubahan
4.	Trajektori Strategi Maritim	Menjadi kekuatan regional yang memiliki angkatan laut dominan pada kawasan Asia Tenggara.	Menjadi kekuatan penengah sekaligus sebagai penyeimbang di kawasan Asia-Pasifik.	Kesinambungan
5.	Tonggak Strategi Maritim	Peristiwa fundamental seperti perang-perang laut, konfrontasi dengan negara lain, dan pengukuhan distingsi posisi sebagai <i>archipelagic state</i>	Peristiwa <i>up-to-date</i> seperti persoalan IUU Fishing, perbatasan, logistik dan pemerataan, ketimpangan ekonomi serta regionalisme maritim	Perubahan

6.	Prioritas Strategi Maritim	Prioritas pada isu-isu	Prioritas pada isu-isu yang lebih	Perubahan
		menyangkut idealisme negara dalam menghadapi sengketa di atas laut: antara diplomasi atau perang	pragmatis menyangkut perekonomian dan hubungan untung rugi di atas laut	

Tabel Analisis Perubahan atau Kesenambungan dalam Strategi Maritim Indonesia (Sumber: Analisis penulis).

Penulis mengukur strategi maritim dari pilihan perubahan atau kesinambungan dengan menelaah tiap variabel sebagaimana telah dijelaskan di awal. Dari segi latar belakang situasi terjadi perubahan yang signifikan ketika melihat konteks persaingan perang dingin seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, dengan persaingan pada era globalisasi yakni berlomba-lombanya negara-negara di kawasan Asia untuk menempati posisi puncak dalam konstelasi politik internasional dalam hal ekonomi. Persaingan geoekonomi inilah yang menjadi kunci penulis dapat mengatakan terjadi perubahan. Setelah itu ditinjau dari citra diri nasional, pemerintah memiliki pandangan yang sama terhadap sejarah nasional. Dipahami sebagai positif ketika melihat legasi dari kerajaan-kerajaan yang ada pada zaman Nusantara, dan menempatkan pengalaman kalam masa lampau sebagai persepsi negatif terhadap sejarah yakni penjajahan Belanda kemudian pengalaman dari era-era pemerintahan sebelumnya dalam menempatkan strategi maritim. Sehingga dalam batasan ini dapat dikatakan bahwa terjadi kesinambungan antara kedua citra diri nasional. Sedangkan peran negara dalam strategi maritim, di era pra PMD terjadi perubahan yang mendasar dalam menggunakan strategi maritim sebagai naval strategy yakni diterapkan dalam praktik-praktik di bidang pertahanan untuk menghalau ancaman dari luar serta mengatasi ancaman dari dalam negeri. Sebaliknya, strategi maritim digunakan pada era PMD untuk menanggulangi hegemoni ekonomi RRT dan ancaman geoekonomi lainnya. Sehingga dalam batasan ini dapat dikatakan terjadi perubahan.

Dalam trajektori strategi maritim, pemerintah mematok visi sebagai ekuatan regional. Hal ini terbukti pada era Sukarno dengan memperkuat armada Alnya menjadi kekuatan terbesar nomor dua di Asia sehingga disegani di kawasan Asia Tenggara. Setelah itu konteks kekuatan regional semakin terlegitimasi dengan dijadikannya Indonesia sebagai 'pemimpin' daripada ASEAN dalam istilah Perang Dingin untuk menanggulangi kekuatan komunisme masuk di kasawan Asia Tenggara. Peran ini terus dimainkan hingga akhir tahun 90-an. Di era PMD, terjadi kontinuitas visi menjadi kekuatan menengah untuk mengejar cakupan yang jauh lebih luas. Untuk trajektori strategi maritim dapat dikatakan terjadi kesinambungan. Dalam tonggak dan prioritas strategi maritim terjadi perubahan mengingat isu-isu yang muncul pada strategi maritim adalah yang berbentuk lebih praktis, hal ini dibuktikan dengan kebijakan-kebijakan pemerintah yang lebih responsif pada isu-isu yang berkaitan dengan IUU Fishing dan regionalisme maritim. Berbeda dengan era pra PMD yang mana ancaman dari luar negeri memaksa negara untuk melakukan perang dan konfrontasi dengan pihak musuh. Karena pada dasarnya perbedaan latar belakang menjadi titik akhir penentuan. Sehingga di akhir penulis dapat menyimpulkan bahwa dari enam variabel yang disediakan, pada umumnya terjadi perubahan strategi maritim dari era pra PMD ke era PMD mengingat Indonesia memiliki pilihan strategis untuk merespons perubahan yang terjadi dalam latar belakang situasi yang berbeda.

Dalam kaitan ini, penulis memandang bahwa perubahan strategi maritim yang telah terjadi dapat disikapi oleh Indonesia dengan membuat suatu cetak biru yang dapat bermanfaat untuk mengoperasikan strategi maritim PMD dalam kerangka yang lebih praktis. Selain itu perlu ada dukungan yang tegas dari pemerintah untuk menyadarkan masyarakat akan khazanah sejarah kebaharian Indonesia yang menjadi salah satu prioritas pemerintah dalam pilar pertama PMD yakni budaya maritim. Mengingat sejauh ini upaya yang sedang dilakukan pemerintah hanya terlihat dalam wujud fisik saja, tanpa memperhatikan fundamental yang harus terbangun dari kesadaran masyarakat mengenai MDA sebagai salah satu alat untuk membumikan lagi strategi maritim.

Referensi

Buku

- Booth, A. (ed.), 1992. *The Oil Boom and After: Indonesian Economic Policy and Performance in the Suharto Era*. Singapore, Oxford University Press.
- Djalal, Dino Patti, 1996. *The Geopolitics of Indonesia's Maritime Territorial Policy*. Jakarta, Centre for Strategic and International Studies (CSIS).
- Malaka, Tan, 2007. *Menuju Republik Indonesia* (terj.) *Naar de Republik Indonesia*. Jakarta, Yayasan Massa.
- Marsetio, 2014. *Sea Power Indonesia*. Jakarta, Universitas Pertahanan.
- Miller, David, 2001. *The Illustrated Directory of Warships from 1860 to the Present*. Wisconsin, Motorbooks International.
- Santosa, Iwan & Wenri Wanhar, 2014. *Pasukan-M: Menang Tak Dibilang Gugur Tak Dikenang*. Jakarta.
- Sloggett, Dave, 2013. *The Anarchic Sea*. London, C. Hurst & Co.
- Susilo, I. Basis (ed.), *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia*. Surabaya: CSGS, 2015.
- Toer, Pramoedya Ananta, 2015. *Gadis Pantai*. Jakarta, Lentera Dipantara.

Brief Report dan Jurnal Ilmiah

- Anwar, Dewi Fortuna, 1996. "Indonesia's Strategic Culture: Ketahanan Nasional, Wawasan Nusantara, and Hankamrata", *Australia-Asia Papers*, no. 75, Queensland: Centre for Study of Australia-Asia Relations Griffith University, (May 1996), h. 10.
- Djalal, Hasjim, 2013. "Dispute Between Indonesia and Malaysia On The Sovereignty Over Sipadan and Ligitan Islands", *Jurnal Opinio Juris*, Vol. 12, (Januari-April 2013).
- Marsetio, 2013. "Strategi TNI Angkatan Laut dalam Pengamanan Batas Maritim NKRI: Kajian Historis-Strategis", *Jurnal Sejarah*, Citra Lekha, Vol. XVII, No. 1 (Februari 2013).
- Netherland Maritiem Land, 2015. *Indonesia Maritime Hotspot: Final Report*. Maritime by Holland.
- Piesse, Mervyn, "The Indonesian Maritime Doctrine: Realising the Potential of the Ocean", *Strategic Analysis Paper*, Future Directions & Independent Strategic Analysis of Australia's Global Interests, 22 Januari 2015.
- Quirk, Sean & John Bradford, "The Global Maritime Fulcrum: A New U.S. Opportunity to Engage Indonesia", *Issues & Insights*, Vol. 15, No. 9, Pacific Forum CSIS,

(Oktober 2015).

Widjajanto, Andi, 2005. *Evolusi Doktrin Pertahanan Indonesia*.

Smith, Antholy L., 2003. "From Latent Threat to Possible Partner: Indonesia's China Debate", *Special Assessment*, Asia's China Debate Asia-Pacific Center for Security Studies (Desember 2003), h. 2.

Artikel Koran dan Majalah

Khudori, 2010. "Gus Dur dan Amnesia Kelautan", *Kolom*, Jakarta: Tempo Interaktif, 9 Januari 2010.

Suwardi, Gatot & Nono Sukarno, 2011. "Pasukan ALRI Melawan Pendaratan Belanda di Banyuwangi", *Veteran*, Vol I, No. 6, (Desember 2011, Jakarta: LVRI), h. 20-23.

Sulaiman, Yohanes, "Global Maritime Nexus, Toward a Grand Strategy of Indonesia?", *The Jakarta Post*, 4 April 2017.

Internet

Antara News, "Jokowi-JK brings new hope for maritime awakening: academician", 20 Agustus 2014. [Daring]. dalam <http://www.antaraneews.com/en/news/95371/jokowi-jk-brings-new-hope-for-maritime-awakening-academician> (diakses 3 Juli 2017)

_____, "“Satgas 115” lakukan terobosan penegakan hukum", *Hukum*, 17 Januari 2017. [Daring]. dalam <http://www.antaraneews.com/berita/607252/satgas-115-lakukan-terobosan-penegakan-hukum> (diakses 3 Juli 2017).

Arsana, I Made Andi, 2013. "Are we losing more islands after Sipadan-Ligitan dispute?", *The Jakarta Post*, 30 Januari 2013 [Daring]. dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2013/01/30/are-we-losing-more-islands-after-sipadan-ligitan-dispute.html> (diakses 3 Juli 2017).

BBC Indonesia, 2016. "Kapal modern pencuri ikan, Viking, ditenggelamkan", *Berita Indonesia*, 14 Maret 2016. [Daring]. dalam http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160314_indonesia_viking_sudah_ditenggelamkan (diakses 3 Juli 2017).

_____. "Cina protes penangkapan delapan ABK di perairan Natuna", *Dunia*, 31 Mei 2016. [Online]. dalam http://www.bbc.com/indonesia/dunia/2016/05/160530_dunia_kapal_cina_natuna_protes (diakses 3 Juli 2017).

_____. "Cina protes penembakan kapal nelayan, TNI AL: "Kami tidak brutal"", 20 Juni 2016. [Daring]. dalam http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/06/160620_indonesia_tnial_bantah_kapalcina (diakses 3 Juli 2017).

Beritasatu.com, 2015. "Mendagri: Banyak yang Lupa Deklarasi Juanda", *Nasional*, 14 Desember 2015. [Daring]. dalam <http://www.beritasatu.com/nasional/331167-mendagri-banyak-yang-lupa-deklarasi-juanda.html> (diakses 3 Juli 2017).

Bisnis.com, 2014. "Sejak 2014, 151 Kapal Penangkap Ikan Secara Ilegal Ditenggelamkan", *Agribisnis*, 22 Februari 2016. [Daring]. dalam <http://industri.bisnis.com/read/20160222/99/521423/sejak-2014-151-kapal-penangkap-ikan-secara-ilegal-ditenggelamkan> (diakses 3 Juli 2017).

Calistro, Michael R., 2015. "PacNet #66A - Indonesia's maritime strategy: Jokowi's gamble", *CSIS*. [Daring]. dalam <https://www.csis.org/analysis/pacnet-66a-indonesia%E2%80%99s-maritime-strategy-jokowi%E2%80%99s-gamble> (diakses 3 Juli 2017).

Cambridge Dictionary, 2017. "Meaning of "change" in the English Dictionary". [Daring].

- dalam <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/change> (Diakses pada 3 Juli 2017).
- _____. "Meaning of "continuity" in the English Dictionary". [Daring]. dalam <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/continuity> (diakses 3 Juli 2017).
- Detiknews, 2015. "Jokowi: Sejak Zaman Sriwijaya dan Majapahit, Bangsa Ini Maju Karena Laut", *Berita*, 11 Desember 2015. [Daring]. dalam <https://news.detik.com/berita/3093653/jokowi-sejak-zaman-sriwijaya-dan-majapahit-bangsa-ini-maju-karena-laut> (diakses 3 Juli 2017).
- Disinfohalta, 2012. "Apa Itu....? Deklarasi Djuanda", *Penpas*, 21 November 2012. [Daring]. dalam <http://koarmabar.tnial.mil.id/PENPAS/tabid/66/articleType/ArticleView/articleId/433/APA-ITU-DEKLARASI-DJUANDA.aspx> (diakses 3 Juli 2017).
- Jinping, Xi, "Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament", *Regulations*, ASEAN-China Centre, 2 Oktober 2013. [Daring]. dalam http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm (diakses 3 Juli 2017).
- Kemenko Kemaritiman, 2016. "Serah Terima Jabatan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Jakarta, 28 Juli 2016", *Siaran Pers*, 30 Juli 2016. [Daring]. dalam <https://maritim.go.id/serah-terima-jabatan-menteri-koordinator-bidang-kemaritiman-jakarta-28-juli-2016/> (diakses 3 Juli 2017).
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (Kemlu RI), 2015. "Indian Ocean Rim Association", *Kerjasama Regional*. [Daring]. <http://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/IORA.aspx> (diakses 3 Juli 2017).
- Kompas.com, 2014. "Jokowi: Tenggelamkan Kapal Pencuri Ikan!", *Nasional*, 18 November 2014. [Daring]. dalam <http://nasional.kompas.com/read/2014/11/18/13004411/Jokowi.Tenggelamkan.Kapal.Pencuri.Ikan>. (diakses 3 Juli 2017).
- _____, 2015. "KSAU: Lanud Pulau Natuna Dicitakan Jadi Pearl Harbor Indonesia", *Nasional*, 20 November 2015. [Daring]. dalam <http://nasional.kompas.com/read/2015/11/20/15195941/KSAU.Lanud.Pulau.Natuna.Dicitakan.Jadi.Pearl.Harbor.Indonesia> (diakses 3 Juli 2017).
- Kurlantzick, Joshua, "Jokowi's Maritime Doctrine and What It Means", *ASEAN Beat*, *The Diplomat*, 29 November 2014. [Daring]. <http://thediplomat.com/2014/11/jokowis-maritime-doctrine-and-what-it-means/> (diakses 3 Juli 2017).
- Laksmana, Evan A., 2014. "Indonesia's New President Can Deepen Cooperation with Europe and the United States", *German Marshall Fund Blog*, 15 Agustus 2014. [Daring]. dalam <http://www.gmfus.org/blog/2014/08/15/indonesia%E2%80%99s-new-president-can-deepen-cooperation-europe-and-united-states> (Diakses 3 Juli 2017).
- Liputan6.com, 2016. "Mandek 4 Tahun, Jalur Kapal RoRo Bitung-Davao Siap Beroperasi", *Ekonomi*, 8 November 2016. [Daring]. dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/2646988/mandek-4-tahun-jalur-kapal-roro-bitung-davao-siap-beroperasi> [diakses 3 Juli 2017].
- Merdeka.com, 2014. "John Lie, kapten kapal heroik penembus blokade Belanda", *Peristiwa*, 30 Januari 2014. [Daring]. dalam <https://www.merdeka.com/peristiwa/john-lie-kapten-kapal-heroik-penembus-blokade-belanda.html> (diakses 3 Juli 2017).
- _____. "Ratusan nelayan mereka ditangkap patroli RI, Malaysia panik", *Dunia*, 21 November 2014. [Daring]. dalam <https://www.merdeka.com/dunia/>

- raturan-nelayan-mereka-ditangkap-patroli-ri-malaysia-panik.html (diakses 3 Juli 2017).
- _____, 2015. "Kisah heroik Letnan Samadikun dan tenggelamnya KRI Gajah Mada", *Peristiwa*, 25 Juli 2015. [Daring]. dalam <https://www.merdeka.com/peristiwa/kisah-heroik-letnan-samadikun-dan-tenggelamnya-kri-gajah-mada.html> (diakses 3 Juli 2017).
- Metrotvnews.com, 2015. "Menperin Pacu Industri Galangan Kapal Perkuat Poros Maritim", *Mikro*, 26 September 2015. [Daring]. dalam <http://news.metrotvnews.com/read/2013/08/08/173882/perumahan-cirendeudeu-permai-terendam-air-1-5-meter> (diakses 3 Juli 2017).
- Naval History via Flix, t.t. "RUS Ordzhonikidze." [Daring]. dalam <http://navalhistory.flixco.info/H/127851/8330/ao.htm> (diakses 3 Juli 2017).
- Okezone News, 2015. "ALRI "Gunung" Turun Tangan Perkuat Perlawanan Ngurah Rai", *Nasional*, 13 April 2015. [Daring]. dalam <http://news.okezone.com/read/2015/04/13/337/1133003/alri-gunung-turun-tangan-perkuat-perlawanan-ngurah-rai> (diakses 3 Juli 2017).
- _____, 2015. "Cederai Perjanjian Linggarjati, Belanda Provokasi Pertempuran Sibolga", *Nusantara*, 9 Mei 2015. [Daring]. dalam <http://news.okezone.com/read/2015/05/08/340/1146936/cederai-perjanjian-linggarjati-belanda-provokasi-pertempuran-sibolga> (diakses 3 Juli 2017).
- Pikiran Rakyat, 2015. "Kejayaan Ada di Laut Seperti Sriwijaya dan Majapahit", *Ekonomi*, 11 Desember 2015. [Daring]. dalam <http://www.pikiran-rakyat.com/ekonomi/2015/12/11/353353/kejayaan-ada-di-laut-seperti-sriwijaya-dan-majapahit> (diakses 3 Juli 2017).
- Purnamasari, Deti, 2014. "Jokowi Asks for Japan's Help on Infrastructure Projects", *The Jakarta Globe*, 12 Agustus 2014. [Daring]. dalam <http://www.thejakartaglobe.com/business/jokowi-asks-japans-help-infrastructure-projects/> (diakses 3 Juli 2017).
- PresidenRI.go.id, "Kunjungan Kenegaraan Presiden Jokowi Ke Jepang dan Cina Menurut Media Asing", 25 Mei 2015. [Daring]. dalam <http://presidenri.go.id/internasional/liputan-media-lokal-jepang-dan-cina-tentang-kunjungan-kenegaraan-presiden-jokowi.html> (diakses 3 Juli 2017).
- RBTH Indonesia, 2015. "KRI Irian 201, Simbol Persahabatan Soviet dan Indonesia di Tahun 60-an", *Tekno & Sains*, 14 Agustus 2015. [Daring]. dalam https://indonesia.rbth.com/technology/2015/08/14/kri-irian-201-simbol-persahabatan-soviet-dan-indonesia-di-tahun-60-an_390313 (diakses 3 Juli 2017).
- RMOL, 2015. "Ini Lima Pilar Poros Maritim Indonesia", 19 November 2015. [Daring]. dalam <http://www.rmol.co/read/2015/12/19/228772/Ini-Lima-Pilar-Poros-Maritim-Indonesia-> (diakses 3 Juli 2017).
- Sandee, Henry, t.t. "Promoting Regional Development in Indonesia through Better Connectivity", *The World Bank News and Broadcast*. [Daring]. dalam <http://go.worldbank.org/Z6VE3IDAF0> (diakses 3 Juli 2017).
- Soeriaatmadja, Wahyudi, 2016. "Indonesian President Joko Widodo's Trip to South China Sea Islands a Message to Beijing, Says Minister", *The Straits Times*, 23 Juni 2016. [Daring]. dalam <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesian-president-sails-to-southchina-sea-islands-in-message-to-beijing> (diakses 3 Juli 2017).
- Sukma, Rizal, 2014. "Gagasan Poros Maritim", *Makro*, Kompas.com, 21 Agustus 2014. [Daring]. dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim> (diakses 3 Juli 2017).

- Supriyanto, Ristian Atriandi, 2016. "Developing Indonesia's Maritime Strategy under President Jokowi", *Special Forum*, 22 Februari 2016. [Daring]. Tersedia dalam: <http://www.theasanforum.org/developing-indonesias-maritime-strategy-under-president-jokowi-1/> (diakses 3 Juli 2017).
- Tempo, 2014. "President-Elect Jokowi Calls for United Indonesia", 23 Juli 2014. [Daring]. dalam <http://en.tempo.co/read/news/2014/07/23/055595130/President-Elect-Jokowi-Calls-for-United-Indonesia> (diakses 3 Juli 2017).
- The Jakarta Post, 2014. "Archipelago Belt Aims to Connect Nation", 30 Mei 2014. [Daring]. dalam <http://www.thejakartapost.com/news/2014/05/30/archipelago-belt-aims-connect-nation.html> (diakses 3 Juli 2017).
- TNI Angkatan Laut, 2015. "Sejarah TNI Angkatan Laut", 14 Januari 2015. [Daring]. dalam <http://www.tnial.mil.id/Picture/PROF/sejarah.JPG> (diakses 3 Juli 2017).
- Tribunjambi.com, 2017. "Pelabuhan RoRo Kuala Tungkal Diharap Menjadi Jalur Perdagangan Asean", Tanjabbar, 2 Februari 2017. [Daring]. dalam <http://jambi.tribunnews.com/2017/02/02/pelabuhan-roro-kuala-tungkal-diharap-menjadi-jalur-perdagangan-asean> [diakses 3 Juli 2017].
- Tribunnews.com, 2014. "Hikmahanto tentang Makna Doktrin Jokowi", *Hukum*, 14 November 2014. [Daring]. dalam <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/11/14/hikmahanto-tentang-makna-doktrin-jokowi> (diakses 3 Juli 2017).
- Tribunpekanbaru.com, 2014. "Pro dan Kontra Dianggap "Lulusan SMP", Ini Komentar Menteri Susi", *Nasional*, 28 Oktober 2014. [Daring]. dalam <http://pekanbaru.tribunnews.com/2014/10/28/pro-dan-kontra-dianggap-lulusan-smp-ini-komentar-menteri-susi> (Diakses 3 Juli 2017).

Undang-Undang

- Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), 1992. *The Law of the Sea Practice of Archipelagic States*. New York, United Nations.
- Republik Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008.
- _____, Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2015.
- _____, Peraturan Presiden No. 115 Tahun 2015.
- _____, Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, Buku I: Agenda Pembangunan Nasional, 2014.