

ANALISA PELUANG DAN ANCAMAN KEAMANAN MARITIM INDONESIA SEBAGAI DAMPAK PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS

I NENGAH PUTRA A¹⁾, ABDUL HAKIM²⁾

Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut Surabaya¹⁾
Pascasarjana Universitas Brawijaya Malang²⁾

ABSTRAK

Lingkungan sekitar yang dimaksud adalah lingkungan strategis (*strategic environment*), yang merupakan interaksi dinamis antara konteks internal dan eksternal, hubungan, kecenderungan, peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*). Dengan kedudukannya pada jalur perdagangan dan transportasi laut yang strategis, Indonesia memiliki tantangan dalam pengelolaan ketahanan maritim yang mencakup berbagai dimensi termasuk didalamnya dimensi pertahanan dan keamanan. Dalam kaitan antara perkembangan lingkungan strategis yang melingkupi Indonesia dan kebijakan nasional yang ditempuh oleh pemerintah Indonesia menjadi perhatian utama dengan tetap berfokus pada pengaruh perubahan lingkungan strategis pada aspek keamanan maritim. Kajian akan melakukan analisis lingkungan strategis pada aspek keamanan maritim termasuk tingkat pengaruh perubahan lingkungan melalui faktor politik-hukum, ekonomi, pertahanan-keamanan, sosial budaya, lingkungan dan teknologi.

Kata Kunci: Lingkungan Strategis, Keamanan Maritim, Peluang, Ancaman.

1. PENDAHULUAN

Keberadaan sebuah negara tidak akan terlepas dari lingkungan sekitarnya. Lingkungan sekitar yang dimaksud adalah lingkungan strategis (*strategic environment*), yang merupakan interaksi dinamis antara konteks internal dan eksternal, hubungan, kecenderungan, peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*), dan peluang. Pola interaksi tersebut melibatkan aktor negara (*state actors*) dan aktor-non negara (*non-state actors*). Sebagaimana yang disampaikan oleh Yarger (2006) bahwa hubungan interaksi dinamis akan melibatkan pola hubungan antara lingkungan alam, aktor negara dan non-negara.

Dalam laporan global trends 2030 peta kekuatan negara-negara di dunia akan mengalami perubahan drastis pada 2030. Asia akan melawati Amerika Utara dan Eropa dalam hal kekuatan global, utamanya berdasarkan GDP, jumlah populasi, alokasi militer dan investasi teknologi. Dalam proyeksi tersebut, Indonesia dipandang sebagai salah satu negara yang akan memiliki peningkatan kekuatan (*emerging power*) pada tahun 2030. Akan tetapi, catatan yang perlu diperhatikan adalah Indonesia perlu meningkatkan kekuatan maritim mereka sehingga mampu mengelola potensi dan ancaman yang mungkin muncul pada wilayah perairan mereka (NIC, 2012).

Indonesia merupakan salah satu negara terluas didunia dengan total luas negara - mencakup daratan dan lautan- mencapai 5.193.250 km². Hal ini menempatkan Indonesia sebagai negara terluas ke-7 didunia setelah Rusia, Kanada, Amerika Serikat, China, Brasil dan Australia. Dibandingkan dengan luas negara-negara di Asia, Indonesia berada diperingkat ke-2 dan jika disejajarkan dengan negara-negara di Asia Tenggara, Indonesia merupakan sebagai negara terluas di Asia Tenggara.

Selain itu, Indonesia juga merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan wilayah maritim yang sangat luas. Garis pantainya sekitar 81.000 km. Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau dan wilayah lautnya meliputi 5,8 juta km² atau sekitar 70% dari luas total wilayah Indonesia. Luas wilayah laut Indonesia terdiri atas 3,1 juta km² luas laut kedaulatan dan 2,7 juta km² wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Dari data tersebut dapat dihitung bahwa luas wilayah laut Indonesia adalah 64,97% dari total wilayah Indonesia (Djalal, 2012).

Dengan kedudukannya pada jalur perdagangan dan transportasi laut yang strategis, Indonesia memiliki tantangan dalam pengelolaan ketahanan maritim yang mencakup berbagai dimensi termasuk didalamnya dimensi pertahanan dan keamanan. Penentuan batas-batas yuridiksi

nasional selalu menemui rintangan khususnya dialami oleh negara-negara kepulauan yang memiliki kepentingan memperoleh sumber daya alam laut baik hasil laut seperti perikanan maupun hasil dibawah perut bumi seperti minyak dan gas. Kasus Sipadan dan Ligita, Celah Timor, Laut Ambalat, Laut China Selatan dan lainnya adalah contoh nyata persoalan batas-batas laut nasional. Hal tersebut dapat memicu dan meningkatkan ketengangan (*disputes*) maupun konflik (*conflicts*) antar negara. Indonesia sebagai negara kepulauan harus terus berusaha meningkatkan yurisdiksi maritim mereka untuk menanggulangi berbagai macam peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*) yang melingkup.

Perubahan lingkungan strategis berdampak pula pada hubungan antara negara-negara litoral (*littoral states*) dan negara-negara pengguna (*user states*). Sebagai contoh perubahan lingkungan strategis pada selat malaka dan singapura yang berada pada wilayah maritim Indonesia memberikan kesempatan untuk mengkaji hubungan sesama negara litoral—Indonesia, Malaysia dan Singapura—dalam kajian potensi dan ancaman maritim; juga dapat dikaji dalam kacamata hubungan dengan negara pengguna, khususnya Tiongkok, Jepang dan Korea Selatan yang dependen pada penggunaan jalur selat malaka sebagai jalur transportasi ekonomi negara tersebut (Desker, 2007). Buku Putih Pertahanan Indonesia (2008) menyatakan bahwa wilayah Selat Malaka di bawah otoritas Indonesia dianggap sebagai kawasan Asia Tenggara yang menjadi fokus masyarakat internasional karena lalu-lintas transportasi perdagangan dunia melalui perairan tersebut. Posisi strategis Selat Malaka telah mendorong keinginan negara-negara kekuatan utama untuk ikut berperan langsung dalam pengamanan Selat Malaka (Dephan, 2008).

Kepemerintahan Presiden Jokowi Widodo telah menetapkan kebijakan kemaritiman nasional melalui konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Konsep ini disampaikan Presiden Jokowi Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 *East Asia Summit* (EAS), 13 November 2014. Melalui konsep PMD maka agenda pembangunan nasional akan difokuskan pada lima pilar utama (www.kemenlu.go.id, diakses pada 10 April 2016), yaitu :

- a. Membangun kembali budaya maritim Indonesia.
- b. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama.
- c. Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
- d. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.
- e. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Pada dasarnya, kelima pilar PMD tersebut meliputi aspek budaya, ekonomi, konektivitas, diplomasi, dan keamanan maritim.

1.1 Perumusan Masalah.

Dalam kaitan antara perkembangan lingkungan strategis yang melingkupi Indonesia dan kebijakan nasional yang ditempuh oleh pemerintah Indonesia menjadi perhatian dalam karya tulis ilmiah ini. Akan tetapi, karya tulis ini akan berfokus pada pengaruh perubahan lingkungan strategis pada aspek keamanan maritim. Dengan demikian, karya tulis akan mencoba menuangkan dalam dua pertanyaan besar, yaitu:

- a. Bagaimana analisis lingkungan strategis pada aspek keamanan maritim Indonesia?
- b. Bagaimana tingkat pengaruh perubahan lingkungan strategis kepada keamanan maritim Indonesia?

1.2 Tujuan Penulisan.

- a. Melakukan analisis lingkungan strategis pada aspek keamanan maritim Indonesia?
- b. Untuk mengetahui tingkat pengaruh perubahan lingkungan

strategis kepada keamanan maritim Indonesia?

1.3 Manfaat Penelitian.

a. Memberikan sumbangan pemikiran dan saran kepada Pemimpin TNI/TNI Angkatan Laut dalam menentukan kebijakan dalam merumuskan kebijakan strategi Pertahanan Negara di Laut terhadap perubahan lingkungan strategis sebagai dampak pada keamanan maritime Indonesia.

b. Memberikan kontribusi akademis dalam pengembangan teori-teori yang terkait pengembangan Strategi Pertahanan Negara di Laut dalam mendukung tugas pokok pada kegiatan dan pelaksanaan tugas militer.

c. Memberikan kontribusi akademis dalam perumusan dan penelitian design Model Sistem Informasi Pertahanan Negara di Laut (SISINFOHANLA) sebagai pendukung tugas kegiatan terstruktur dalam penyusunan disertasi penulis.

2. LANDASAN TEORI

2.1 Lingkungan Strategis.

Yarger (2006) menjelaskan bahwa lingkungan strategis merupakan berbagai konteks, kondisi, hubungan, tren, isu, ancaman, peluang, interaksi, dan dampak terhadap internal maupun eksternal suatu entitas Negara yang mempengaruhi keberhasilannya dalam menjalin hubungan dengan dunia fisik, entitas Negara-negara lain (*state actors*), aktor non-negara (*non-state actors*), kesempatan dan kemungkinan-kemungkinan di masa depan. Aktor non-negara tersebut dapat berupa organisasi-organisasi di sektor privat baik yang berorientasi profit maupun non-profit. Oleh karena itu, lingkungan strategis menjadi ruang dan waktu dimana entitas Negara tumbuh, berkembang, ataupun mengalami kehancuran.

Apa yang terjadi ataupun akan terjadi pada lingkungan strategis pada dasarnya bersifat mungkin terjadi, dapat diprediksi, masuk akal, dan tidak/belum diketahui (Bandoro, 2013). Akan tetapi, lingkungan strategis menunjukkan dua karakteristik sekaligus yaitu keteracakan (*randomness*) maupun keteraturuan (*order*) sehingga tidak sepenuhnya tidak dapat terprediksi, acak atau tidak terkontrol

(Yarger, 2006). Situasi tersebut diatas menjadikan lingkungan strategis sebuah fenomena dengan kekompleksitas yang tinggi.

Owen Jacobs (dalam Gerras, 2010) mengungkapkan lingkungan strategis memiliki sifat VUCA, yaitu volatil (*volatility*), penuh dengan ketidakpastian (*uncertainty*), sangat kompleks (*complexity*), dan ambigu (*ambiguity*). Volatil (*Volatility*) merupakan sifat lingkungan strategis yang begitu cepat berubah. Ketika sifat perubahan yang begitu cepat melahirkan sifat ketidakpastian (*Uncertainty*) dalam lingkungan strategis. Hubungan antar elemen dalam lingkungan strategis begitu kompleks (*Complexity*). Perencanaan dan pengambilan keputusan menjadi semakin tidak mudah dalam lingkungan strategis karena sifat kebiasaan (*Ambiguity*).

Perubahan dan perkembangan lingkungan strategis mempunyai implikasi pada output kebijakan dan arah orientasi institusi politik. Hal ini akan membawa implikasi, baik positif maupun negatif sekaligus secara bersamaan. Implikasi positif akan membawa manfaat dalam mendukung cita-cita, tujuan dan kepentingan politik, sedangkan implikasi negatif menyebabkan peningkatan potensi ancaman bagi keberlangsungan politik. Oleh karenanya, perkembangan lingkungan strategis, perlu dicermati oleh para analis, perancang, pembuat dan pengambil keputusan politik dalam rangka untuk mencapai *survival of the fittest* (Bhakti, 2004). Perubahan lingkungan strategis, menurut Yarger (2006), mungkin hasil dari kesempatan perubahan itu sendiri (*by chance*) atau bias juga karena direkasaya atau dirancang (*by design*). Yang pasti, setiap satu elemen mengalami perubahan ataupun aktor tertentu dalam lingkungan strategis melakukan perubahan maka akan berdampak kepada seluruh lingkungan strategis.

Lingkungan Strategis dapat dipindai melalui berbagai dimensi. Bandoro (2013) menyatakan dimensi keamanan (*security*), ekonomi (*economics*), politik (*politics*), sosial (*societal*), teknologi (*technology*), dan lain sebagainya dikaji untuk memindai lingkungan strategis. Sementara, David (2013) menjelaskan dimensi politik-pemerintah-hukum, ekonomi, sosial-budaya, lingkungan, teknologi, dan persaingan antar entitas perlu dipindai dalam lingkungan strategis.

2.2 Kepentingan Nasional.

Kepentingan nasional (*national interest*) merupakan sesuatu yang harus dicapai, dipelihara, dan dijaga oleh entitas Negara. Drew dan Snow (1988) membedakan kepentingan nasional menjadi bertahan hidup (*survival*), vital (*vital*), terutama (*major*), dan sisi luar (*peripheral*). Nuechterlein (dalam Drew dan Snow, 1988) menjelaskan kepentingan *survival* merupakan kepentingan nasional pada tingkat intensitas pertama yang hadir untuk mempertahankan eksistensi fisik sebuah bangsa dari bahaya akan serangan (*attack*) ataupun ancaman serangan (*threat of attack*). Pada tingkat intensitas kedua, kepentingan *vital* terjadi ketika sebuah bangsa melindungi kepentingan nasionalnya dengan menggunakan berbagai upaya kekuatan dari keadaan-keadaan yang dipertimbangkan serius untuk dihadapi. Ada dua karakteristik dari kepentingan *vital*, yaitu pertama, ketika sebuah bangsa merasa tidak ingin berkompromi kepada sesuatu hal. Kedua, ketika sebuah bangsa memutuskan akan menempuh jalur perang. Biasanya, kepentingan *vital* berkaitan dengan kedaulatan sebuah Negara-bangsa kepada Negara-bangsa lainnya. Pada tingkat intensitas ketiga adalah kepentingan *major* merupakan suatu kepentingan terganggu atau terpengaruh yang tidak memerlukan penggunaan kekuatan kepada bangsa seperti politik negara, ekonomi dan sosial. Pada batas intensitas kepentingan antara *vital* dan *major* inilah wilayah yang paling sulit dimana menentukan waktu yang tepat atas penggunaan kekuatan militer saat berbagai kepentingan terkait politik, ekonomi, dan sosial telah terganggu oleh pihak lawan tertentu. Pada tingkat intensitas keempat, yaitu *peripheral* merupakan beberapa kepentingan nasional yang dipengaruhi oleh suatu dampak situasi tetapi tidak mempengaruhi keseluruhan kepentingan nasional.

2.3 Hakikat Ancaman-Peluang, dan Keamanan Maritim.

Keamanan (*security*) pada dasarnya merupakan upaya mengelola elemen ancaman (*threat elements*) dengan suatu tujuan akhir terciptanya lingkungan kehidupan pada negara maupun tataran individu yang terbebas dari segala bentuk ancaman (Buzan, 2007). Worfer (dalam Baldwin, 1997) secara singkat menyampaikan bahwa keamanan bermakna

ketidadaannya ancaman. Sementara itu berbagai macam pendekatan dan rumusan keamanan telah dikembangkan oleh para ahli, mulai dari pendekatan realisme, liberalisme, sosial konstruktifisme, keamanan manusia, dan lain sebagainya. Collins (2010), menyatakan bahwa sekalipun telah dirumuskan berbagai macam pendekatan dalam 'keamanan' tetapi secara garis besar, keamanan adalah sesuatu yang berkaitan dengan kebertahanan diri (*survival*) terhadap berbagai ancaman. Berdasarkan hal tersebut maka keamanan memiliki dua komponen utama, yaitu sumber ancaman dan obyek ancaman suatu obyek yang dapat terancam sehingga perlu dilindungi serta dijaga.

Hakikat ancaman sendiri dapat ditinjau dari berbagai macam sudut pandang dimana sangat tergantung kepada bagaimana cara pandang suatu entitas memandangnya. Bando (2013) menyebut ancaman sebagai segala jenis hal baik yang bersifat masih dalam potensi maupun bentuk aktifitas yang mengancam kedaulatan, keutuhan, dan termasuk upaya mengubah hakikat suatu negara berdaulat baik yang datang dari luar maupun dalam wilayah negara. Sementara itu Buzan (2007) melihat ancaman sebagai segala sesuatu yang memungkinkan terganggunya dan terpengaruhnya obyek referensi. Sehingga bersama dengan Wilde dan Waever, Buzan (dalam Buerger, 2014) menjelaskan 'ancaman' dapat dikonstruksi kedalam rangkaian pengakuan (*a series of claims*) yang menyatakan suatu pernyataan yang generik terkait dengan perlindungan terhadap suatu rujukan obyek tertentu. Oleh karena itu, konstruksi ancaman biasanya disertai dengan usulan upaya untuk mengatasinya dalam kondisi ekstrem usulan upaya tersebut akan melibatkan kekuatan militer yang dapat mengurangi bahkan menghapuskan hak-hak kebebasan sipil. David (2013) menyatakan ancaman merupakan sesuatu yang direferensikan oleh suatu organisasi oleh karena dapat mempengaruhi keberlanjutan suatu eksistensi maupun operasi organisasi sehingga menjadi pusat perhatian dan perlu diatasi secara seksama.

Selain ancaman, maka suatu entitas perlu memperhatikan pula peluang (*opportunity*) yang muncul dari lingkungan strategis yang melingkupinya. Ohmae (2005) mengaitkan peluang dengan proses globalisasi sehingga memandang peluang sebagai terbukanya berbagai kesempatan

akibat proses global yang seyogyanya ditangkap oleh Negara-bangsa untuk mencapai kepentingan nasional dan memperkuat komposisi kekuatan nasionalnya. Sedangkan David (2013) menjelaskan peluang sebagai berbagai kesempatan yang muncul dan bersifat potensi pada suatu kurun waktu tertentu dan sangat perlu disikapi oleh suatu organisasi secara seksama.

Dari penjelasan mengenai keamanan dan ancaman diatas maka diterapkan didalam konteks maritim menjadi sebuah konsep mengenai keamanan maritim (*maritime securities*). Buerger (2014) menyebut keamanan maritim menjadi semacam “*buzzword*” di masa kini karena berbagai pihak tidak cukup menjelaskan apa yang dimaksud dan dituju mengenai hal tersebut. Terminologi keamanan maritim memberikan berbagai makna yang sangat beragam terhadap orang maupun organisasi tergantung bagaimana kepentingan organisasi, ataupun bias politik dan ideologi. (Rahman, 2009)

Burger (2014) menyarankan 3 kerangka penting untuk merumuskan konsep keamanan maritim yaitu: keamanan maritim matriks (*maritime security matrix*), kerangka sekuritisasi maritim (*securitization framework*), kelompok pengguna praktek keamanan (*Security Practice and Communities of Practice*). Melalui kerangka keamanan maritim matriks, suatu entitas dapat dipetakan bagaimana akan merumuskan keamanan maritimnya pada empat dimensi, yaitu keamanan nasional (*national security*), keamanan ekonomi (*economy security*), keamanan manusia (*human security*), dan lingkungan maritim (*marine environment*). Dimensi keamanan nasional bertumpu pada perspektif tradisional yang memandang keamanan nasional (*national security*) sebagai upaya melindungi keberlangsungan negara sehingga kekuatan laut (*sea power*) yang diwakili oleh kekuatan angkatan laut (*naval forces*) sebagai kekuatan yang dominan terkait maritim. Dengan demikian, dalam dimensi ini keamanan maritim identik atau berkaitan dengan penggunaan kekuatan angkatan laut.

Dimensi lainnya, keamanan ekonomi memusatkan perhatian lautan sebagai salah satu sumber utama pada pengembangan ekonomi sehingga bersifat vital. Jalur perdagangan, manfaat hasil laut, tambang bawah laut, dan lain sebagainya memiliki nilai komersialisasi yang sangat

besar sehingga berperan penting dalam perkembangan ekonomi tidak hanya suatu entitas negara tetapi juga dunia. Dimensi ini menitik-beratkan keamanan maritim berkorelasi erat dengan keamanan maritim. Pada dimensi keamanan manusia, maritim berkaitan erat sebagai pusat bahan pangan manusia juga populasi manusia yang hidup dipesisir perairan maupun di tengah perairan (pulau). Melalui dimensi ini, keamanan maritim dapat dipertimbangkan berkaitan erat dengan keamanan manusia. Dimensi terakhir, lingkungan maritim, memberikan perhatian pada konsep keselamatan maritim (*marine safety*) yang melingkupi unsur keselamatan lalu-lintas kapal, instalasi pendukung, sampai dengan perlindungan lingkungan hidup maritim akibat dari bencana yang timbul akibat proses alam ataupun buatan manusia seperti tumpahnya minyak di lautan.

Kerangka sekuritisasi maritim mencoba untuk mendefinisikan konsep keamanan maritim melalui bagaimana suatu entitas atau aktor mengkaitkan dan merumuskan hakikat ancamannya dirinya dengan lingkup maritim. Kerangka kelompok pengguna praktek keamanan menjelaskan konsep keamanan maritim bisa didekati dengan melihat bagaimana entitas atau aktor tertentu melakukan aktifitas-aktifitas berkaitan apa yang mereka sebut dengan keamanan maritim.

2.4 Perangkat Analisis Lingkungan Strategis

Lingkungan strategis sebagai lingkungan yang berkategori makro dapat dianalisis menggunakan perangkat PESTEL (*Politics, Economy, Social-Culture, Technology, Environmental, Legal*). Analisis tersebut hanya mengukur elemen-elemen yang relevan mempengaruhi kehidupan atau jalannya suatu organisasi atau entitas tertentu pada periode yang telah ditentukan. Kemudian penilaian tingkat pengaruh elemen-elemen tersebut akan dilakukan relatif terhadap organisasi atau entitas tertentu tersebut. (Fleisher dan Bensoussan, 2015; David, 2013; Hax dan Majluf, 1984). Melalui analisis perangkat PESTEL maka dapat digambarkan tingkat ancaman dan peluang bagi organisasi ataupun entitas tertentu.

Dengan demikian lingkungan strategis yang melingkupi keamanan maritim akan dinilai melalui faktor-faktor politik, ekonomi, sosial-budaya, teknologi,

lingkungan, dan hukum jika tiap faktor tersebut memiliki relevansi yang kuat terhadap keamanan maritim. Di tiap faktor-faktor tersebut akan dipilih beberapa variabel fenomena yang akan menjadi dasar untuk menilai tingkat pengaruh tiap faktor tersebut kepada keamanan maritim.

3 ANALISA DAN PEMBAHASAN

3.1 Kepentingan Nasional dalam Lingkup Keamanan Maritim.

Menurut dokumen Buku Putih Pertahanan Indonesia 2015, kepentingan nasional adalah menjaga tetap tegaknya NKRI berdasarkan Pancasila dan UUD NRI 1945 serta terjaminnya kelancaran pembangunan nasional guna mewujudkan tujuan nasional. Sedangkan Tujuan Nasional yang tercantum dalam Pembukaan UUD NRI 1945, yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Akan tetapi dalam dokumen Buku Putih Pertahanan Indonesia terbaru tersebut tidak lagi menyebutkan kategori kepentingan nasional sebagaimana dinyatakan pada dokumen sebelumnya, yaitu .Buku Putih Pertahanan Indonesia tahun 2015. Di dalam dokumen putih sebelumnya tersebut disebutkan kepentingan nasional Indonesia disusun dalam tiga kategori, yaitu bersifat mutlak, vital, dan penting. Tetap tegaknya Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan kepentingan nasional yang bersifat *mutlak* sehingga segala daya upaya perlu dilakukan untuk kepentingan tersebut. Sementara itu memastikan tetap berlanjutnya pembangunan nasional untuk mewujudkan masyarakat Indonesia yang Bhinneka Tunggal Ika, sejahtera, adil, makmur, dan demokratis merupakan kepentingan nasional yang bersifat *vital*. Sedangkan kepentingan nasional memiliki kategori bersifat *penting* ketika Indonesia berkepentingan untuk turut menciptakan perdamaian dunia dan stabilitas regional.

Ada tiga kaidah pokok untuk mewujudkan kepentingan nasional, yaitu tata kehidupan, upayan pencapaian tujuan, dan sarana yang digunakan. Pencerminan kesatuan tata nilai dengan berlandaskan Pancasila dan UUD 1945 yang

berketuhanan Yang Maha Esa serta menjunjung tinggi kebhinekaan dalam interaksi sosial yang harmonis adalah kaidah pokok dalam perwujudan kepentingan nasional. Kaidah *upaya pencapaian tujuan* menitikberatkan perhatian kepada perencanaan dan pelaksanaan pembangunan yang memiliki sifat keberlanjutan, berwawasan lingkungan, dan berketuhanan nasional yang berdasarkan wawasan nusantara. Penggunaan seluruh potensi dan kekuatan nasional dilakukan dengan menyeluruh dan terpadu adalah titik tolak dari kaidah pokok *sarana yang digunakan* (Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015).

Melalui kedua dokumen tersebut tampak kepentingan nasional Indonesia memenuhi unsur kepentingan nasional yang bersifat *survival*, vital, dan mayor dalam kategori Nuechterlein. Kepentingan nasional yang telah dinyatakan tersebut menunjukkan pula elemen-elemen yang lebih condong berorientasi ke dalam dibanding keluar. Hanya elemen "ikut melaksanakan ketertiban dunia" yang berorientasi keluar dengan tingkat partisipasi dalam kategori yang bersifat *penting*. Hal ini sangat dipengaruhi oleh tugas besar NKRI sebagai negara-bangsa yang belum lama mencapai kemerdekaannya (dibawah 100 tahun) sehingga tugas pembangunan nasional di segala bidang sangat mengemuka. Walaupun demikian, NKRI sadar sepenuhnya bahwa lingkungan di luar nasional baik regional maupun global memiliki pengaruh terhadap upaya mencapai tujuan pembangunan nasional.

Dalam konteks maritim, kepentingan nasional tersebut akan mengarahkan bagaimana keamanan maritim akan diterjemahkan. Berdasarkan persepektif kepentingan nasional tersebut dihadapkan dengan keamanan maritime matirks (Bueger, 2014) maka keamanan maritim Indonesia tampak lebih bercorak kepada keamanan nasional (*national security*), keamanan manusia (*human security*), dan keamanan ekonomi (*economy security*). Sementara lingkungan maritime (*marine environment*) relatif masih kurang ditekankan, yaitu hanya pada turunan dari pernyataan kepentingan nasional itu sendiri yaitu dijelaskan dalam kaidah-kaidah pokok.

3.2 Kebijakan Poros Maritim Dunia dan Konsep Keamanan Maritim Indonesia

Kebijakan Poros Maritim Dunia (PMD) yang dicanangkan oleh Pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla yang mencakup lima pilar:

- a. Membangun kembali budaya maritim Indonesia (pilar budaya).
- b. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama. (pilar ekonomi).
- c. Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. (pilar konektivitas).
- d. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan. (pilar diplomasi).
- e. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. (pilar keamanan maritim).

Menilik kebijakan PMD dalam kerangka konsep keamanan maritim yang disampaikan oleh Bueger (2014) maka kebijakan tersebut pada dasarnya adalah "konsep keamanan maritim" itu sendiri. Oleh karena itu ketika pilar keamanan maritim merupakan salah satu pilar dalam kebijakan PMD menjadi bias dan rancu. Pilar budaya dan ekonomi dalam matriks keamanan maritim dapat masuk kedalam aspek keamanan manusia dan keamanan ekonomi. Pilar konektivitas condong sangat kuat kedalam aspek keamanan ekonomi dan lingkungan maritim. Pilar diplomasi dan keamanan maritim menjelaskan aspek keamanan nasional.

Dalam sudut pandang kerangka sekuritisasi juga menjelaskan bagaimana cara pandang pemerintah sebagai otoritas tertinggi yang mewakili NKRI mengenai apa yang seharusnya di jaga dari berbagai bentuk ancaman dalam konteks kemaritiman. Atau dengan kata lain, secara tidak langsung pemerintah memandang bahwa segala sesuatu yang mengganggu atau menyerang kelima pilar tersebut adalah suatu bentuk ancaman atas keamanan maritim Indonesia. Itulah suatu bentuk serangkaian konstruksi ancaman dalam bentuk pernyataan generik oleh pemerintah Indonesia saat ini yang mewakili NKRI. Akan tetapi sebagaimana Buzan, Wilde, dan Weaver (dalam Bueger, 2014) sampaikan bahwa konstruksi ancaman tersebut akan berhasil jika disampaikan oleh aktor yang memiliki otoritas dan relevan dengan target audiens yang menerima konstruksi tersebut. Syarat aktor yang memiliki otoritas telah terpenuhi, yaitu Pemerintah Republik Indonesia khususnya Kepemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla. Sedangkan target audiens yang menerima konstruksi tersebut sebagai ancaman merupakan area yang masih abu-abu (*grey areas*) disebabkan sudah sekian lama bangsa Indonesia tidak cukup memahawi realitas maritim dalam cara pandangnya. Dengan demikian dari sudut pandang kerangka ini terlihat kecenderungan bahwa konstruksi ancaman keamanan maritim masih verada pada sisi aktor yang memiliki otoritas saja, yaitu pemerintah Indonesia yang menampuk kekuasaan saat ini.

Melalui sudut pandang kerangka kelompok pengguna praktek keamanan (*Security Practice and Communities of Practice*) terlihat keamanan maritim menitik-beratkan lebih kepada tiga aspek yaitu keamanan nasional, keamanan ekonomi, dan keamanan manusia. Suhartono (2014) menjelaskan arti maritim dalam doktrin Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL) tahun 2001 adalah segala sesuatu yang berkenaan dengan laut ataupun berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan. Keluasan pengertian doktrin TNI-AL sebagai salah satu aktor pengguna praktek keamanan maritim dalam penjabarannya tetap mengarah kepada tiga aspek tersebut. Penguatan postur kekuatan pertahanan Indonesia melalui Minimum Essential Force (MEF) khususnya pada TNI-AL menunjukkan aspek nasional keamanan yang sangat kental (Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015).

Laporan Sekretaris Jenderal PBB tahun 2008 dalam *Oceans and the Law of the Sea* menjelaskan tujuh macam konstruksi ancaman maritim yaitu pembajakan dan perampokan bersenjata, aksi teroris, lalu-lintas ilegal persejataan pemusnah massal, lalu-lintas narkoba, penyelundupan dan penjualan manusia melalui laut, ilegal *fishing*, dan kerusakan lingkungan laut dengan disengaja dan melawan hukum. Jika dibandingkan dengan rumusan ancaman maritim pembentuk keamanan maritim yg disampaikan oleh PBB tampak lebih spesifik dibanding kebijakan PMD sehingga ketujuh konstruksi ancaman tersebut telah semuanya masuk kedalam kebijakan PMD.

Sementara itu Negara Inggris, *United Kingdom (UK)*, sebagai negara maritim merumuskan keamanan maritimnya menjadi lima sasaran, yaitu mempromosikan keamanan domain maritim internasional dengan berpegang kepada norma maritim internasional, membangun kapasitas tata-kelola dan kapabilitas negara dalam area-area kepentingan strategis maritim, melindungi segenap tanah tumpah UK termasuk penduduk dan ekonomi, menjamin keamanan rute vital perdagangan maritim dan transportasi energi dalam wilayah kelautan UK secara regional maupun internasional, dan melindungi sumber daya dan masyarakat UK dalam teritori luar negeri dari aktifitas ilegal dan berbahaya termasuk didalamnya organisasi kejahatan dan teroris (*UK National Strategy for Marine Security, 2014*). Kemudian strategi keamanan maritim UK tahun 2014 lebih merujuk kepada “resiko keamanan maritim” dibanding “ancaman keamanan maritim” juga menambahkan faktor serangan *cyber* yang menyerang pelayaran maupun infrastruktur maritim (Bueger, 2014).

Amerika Serikat (*United State of America – US*) yang masih dipertimbangkan sebagai hegemon tunggal pada saat ini memandang keamanan maritim yang masih condong bercorak kepada aspek keamanan nasional. Lima konstruksi ancaman terhadap keamanan maritim US adalah negara-bangsa lain, teroris, pembajakan dan kriminal transnasional, kerusakan lingkungan, dan ilegal imigrasi melalui laut (*The National Strategy for Maritime Security, 2005*). Contoh lainnya adalah Tentara Angkatan Laut Negara Belanda, Royal Netherlands Navy, merumuskan maritim melalui dimensi geopolitik-diplomasi

maritim, perubahan lingkungan-tujuan lingkungan hidup, kebijakan energi, urbanisasi-migrasi, kejahatan internasional dilautan, dan ketergantungan ekonomi maritim (*Maritime vision 2030, Royal Netherland Navy*).

Dengan mempertimbangkan kajian diatas maka dapat disebut konsep PMD tidak lain adalah Konsep Keamanan Maritim dengan karakteristik yang lebih berfokus pada tiga aspek yaitu keamanan nasional, keamanan ekonomi, dan keamanan manusia. Oleh karena itu pilar kelima dari PMD, yaitu pilar “keamanan maritim”, sangat condong kepada aspek keamanan nasional yang diwakili oleh pengelolaan kekuatan militer, dalam hal ini, TNI AL dan penegakan hukum di laut. Berdasarkan hal tersebut maka dalam penulisan ini yang akan disebut dengan keamanan maritim terkait dengan pilar kelima dari PMD, dengan orientasi pada keamanan nasional melalui kekuatan TNI AL.

3.3 Peluang dan Ancaman Keamanan Maritim Indonesia

Sebagaimana telah dibahas pada sub bab 3.2, maka penyebutan keamanan maritim Indonesia pada penulisan ini ada pada aspek keamanan nasional yang akan menjadi domain kekuatan TNI AL. Berdasarkan Buku Putih Pertahanan Indonesia (2015) disebutkan faktor utama yang menjadi dasar dalam penyusunan desain sistem pertahanan negara baik yang bersifat aktual maupun potensial adalah faktor ancaman yang bersifat militer, non-militer, dan hibrida. Ketiga sifat ancaman tersebut dapat berbentuk ancaman nyata dan belum nyata.

Selanjutnya Buku Putih Pertahanan Indonesia (2015) menjelaskan ancaman nyata adalah bentuk ancaman yang memiliki tingkat keterjadiannya tinggi yang dinilai membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan segenap bangsa baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri. Oleh karena kerap kali terjadi maka ancaman nyata mendapatkan prioritas penanganan, meliputi radikalisme-terorisme, separatisme-pemberontakan bersenjata, perompakan-pencurian kekayaan alam, wabah penyakit, serangan *cyber*-spionase, dan peredaran-penyalahgunaan narkoba. Sedangkan ancaman belum nyata lebih berorientasi kepada bentuk konflik terbuka ataupun perang konvensional, berhadapannya dua

kekuatan angkatan bersenjata dari negara yang berbeda.

Jika menggunakan pendekatan Ketahanan Nasional Republik Indonesia, Wingarta (2015) menyebutkan maka lingkungan strategis dipetakan dalam gatra alamiah (*natural determinants*) yaitu geografi, demografi, sumber kekayaan alam dan gatra sosial (*social determinants*) yaitu ideologi, politik, ekonomi, sosial-budaya, dan pertahanan-keamanan. Keseluruhan gatra tersebut disebut juga dengan delapan gatra atau *astragatra*. Gatra alamiah disebut juga dengan *trigatra* yang memiliki sifat statis. Sedangkan gatra sosial disebut juga dengan *pancagatra* yang memiliki sifat dinamis. Begitu pula Buku Putih Pertahanan Indonesia (2015) menyebutkan bahwa ancaman nyata dan belum nyata akan berdampak kepada aspek ideologi, politik, ekonomi, sosial-budaya, pertahanan dan keamanan. Hal tersebut sejalan dengan Fleisher dan Bensoussan (2015); David (2013) dan Hax dan Majluf (1984) yang menyatakan lingkungan strategis yang memunculkan situasi ancaman dan peluang dapat dilihat melalui faktor-faktor politik, ekonomi, sosial-budaya, teknologi, lingkungan, dan hukum yang relevan terhadap entitas tertentu.

Dengan demikian, lingkungan strategis yang melingkupi keamanan maritim Indonesia dalam aspek keamanan nasional yang diwakili oleh kekuatan TNI-AL sehingga akan memunculkan peluang dan ancaman dari tinjauan faktor politik-hukum, ekonomi, pertahanan-keamanan, sosial-budaya, teknologi, dan lingkungan.

3.3.1 Peluang dan Ancaman dari Faktor Politik-Hukum.

Pembahasan mengenai wilayah dan keadaulatan maritim sebuah Negara telah menjadi diskusi penting di mata dunia sejak dulu. Untuk mengatur Zona Ekonomi Eksklusif, PBB mengadakan konferensi hukum laut pertama pada tahun 1958 dan konferensi hukum laut yang kedua pada tahun 1960 yaitu yang lebih dikenal dengan istilah UNCLOS I dan UNCLOS II. Dalam konferensi hukum laut pertama ini melahirkan 4 buah konvensi, dan isi dari konvensi UNCLOS pertama ini adalah: (1) Konvensi tentang laut teritorial dan jalur tambahan (*convention on the territorial sea and contiguous zone*) belum ada kesepakatan dan diusulkan dilanjutkan di UNCLOS II; (2) Konvensi tentang laut lepas

(*convention on the high seas*): a. Kebebasan pelayaran, b. Kebebasan menangkap ikan, c. Kebebasan meletakkan kabel di bawah laut dan pipa-pipa, d. Kebebasan terbang di atas laut lepas; (3) Konvensi tentang perikanan dan perlindungan sumber-sumber hayati di laut lepas (*convention on fishing and conservation of the living resources of the high sea*); dan (4) Konvensi tentang landas kontinen (*convention on continental shelf*) (Treves 1982).

Indonesia sudah melakukan langkah-langkah strategis demi memperjuangkan hukum laut dalam rangka memperkuat kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia melalui Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957, setahun lebih dulu sebelum diadakannya konferensi UNCLOS oleh PBB. Deklarasi Djuanda yang diprakarsai NKRI memiliki maksud menjaga keutuhan teritorial dan melindungi kekayaan Negara Indonesia maka semua kepulauan serta laut yang terletak diantaranya harus dianggap sebagai kesatuan yang bulat. Deklarasi Djuanda tersebut juga mengungkapkan bahwa penentuan batas teritorial yang lebarnya 12 mil, diukur dengan garis-garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar dari pulau-pulau yang ada di Indonesia

Sebagai tindak lanjut UNCLOS I, pada tanggal 17 Maret – 26 April 1960 kembali dilaksanakan konferensi hukum laut yang kedua (UNCLOS II), yang membicarakan tentang lebar laut teritorial dan zona tambahan perikanan. Namun seiring berjalannya waktu kesadaran masyarakat dunia akan pentingnya mengatur batas-batas perairan, akhirnya pada UNCLOS ketiga yang berlangsung pada tahun 1973 sampai dengan 1982, ditetapkan beberapa kesepakatan diantaranya yaitu ditetapkannya Indonesia sebagai Negara Kepulauan, selain itu dinyatakan bahwa Negara pantai seperti Indonesia berhak atas Laut Teritorial sejauh 12 mil laut, Zona Tambahan sejauh 24 mil laut, Zona Ekonomi Eksklusif sejauh 200 mil laut dan landas kontinen sejauh 350 mil atau lebih yang lebar masing-masing zona tersebut diukur dari referensi yang disebut garis pangkal. Laut teritorial sendiri yaitu suatu kedaulatan yang diberikan kepada Negara pantai termasuk ruang udara, dasar laut dan tanah dibawahnya (Pandoyo, 1985). Sedangkan yang dimaksud Zona Tambahan yaitu zona yang lebarnya tidak melebihi 24 mil yang diukur dari garis

pangkal dimana lebar laut territorial diukur. Selain itu yang dimaksud dengan Zona Ekonomi Eksklusif yaitu zona yang luasnya 200 mil dari garis pantai, dimana dalam zona tersebut sebuah Negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam didalamnya, berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang diatasnya, ataupun melakukan penanaman kabel atau pipa (Germond, 2015).

Konfrensi UNCLOS III yang dilaksanakan di Montego Bay, Jamaica ini kemudian mendorong Indonesia untuk mendeklarasikan diri sebagai Negara kepulauan. Selain dampak positif dari UNCLOS, ternyata ada kelemahan yang dirasakan oleh Negara Indonesia, meskipun perbandingannya sangat jauh dari dampak positif yang dirasakan (Mauna, 2005). Delimitasi atau pembagian laut juga berbeda-beda. Ada delimitasi laut territorial, delimitasi zona ekonomi eksklusif maupun landas kontinen. Dalam situasi tertentu, delimitasi bisa dilakukan untuk multi zona. UNCLOS mengatur masing-masing delimitasi ini dengan ketentuan berbeda. Dengan memahami proses delimitasi ini, bisa dimengerti bahwa suatu negara seperti Indonesia memang bisa menentukan sendiri garis pangkal yang melingkupi wilayahnya tetapi tidak bisa menentukan sendiri batas-batas kekuasaannya atas laut.

Bagi Indonesia sendiri domain maritim sangatlah penting. Seperti yang diutarakan oleh Laksamana TNI Agus Suhartono, Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia memiliki elemen-elemen dari kepentingan nasional yang terkait dengan domain maritim. Makna laut bagi bangsa Indonesia yaitu laut sebagai medium transportasi, medium kesejahteraan, dan medium pertahanan (Suhartono, 2010). Jika pemerintah tidak serius dalam menjaga kedaulatan lautnya, maka yang terjadi adalah seperti beberapa kasus seperti Pulau Sipadan dan Ligitan, maupun pulau Ambalat yang saat ini sudah berada di kedaulatan pemerintah Malaysia (Kusumaatmadja, 1978).

Pada kasus Sipadan dan Ligitan, pemerintah Indonesia awalnya tidak memasukan kedua pulau tersebut kedalam peta wilayah lautnya, berbeda dengan Malaysia, ketika pulau tersebut masih dalam *status quo*, mereka sudah membangun resort meskipun kedua pulau tersebut memang tertera berada dalam peta wilayah laut Indonesia. Mereka beranggapan bahwa

meskipun kedua pulau tersebut masih sengketa, namun berada pada wilayah Zona Ekonomi Eksklusif sehingga dianggap berhak atas kekayaan dan sumber daya atas pulau tersebut (Kusumaatmadja, 1978). Contoh lainnya yaitu tentang kasus Ambalat yang bernasib hampir serupa dengan Pulau Sipadan dan Ligitan. Dalam kasus Ambalat, disebutkan bahwa faktanya Ambalat bukan pulau melainkan suatu wilayah perairan yang terletak antara Indonesia dan Malaysia dan berada sekitar 80 mil dari garis pantai Indonesia (Kusumaatmadja, 1978). Hal tersebut tentu sesuai dengan hasil dari UNCLOS tentang Zona Ekonomi Eksklusif sehingga Ambalat berada dalam zona tersebut yaitu sejauh 200 mil dari garis pantai.

Meskipun Ambalat berada pada Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, namun tentunya hal tersebut juga berlaku bagi Malaysia karena sama-sama Negara yang meratifikasi UNCLOS, bahwa garis pantai Malaysia pun masih berada pada rentang Zona Ekonomi Eksklusif sejauh 200 mil dari garis pantai. Sehingga terjadinya tumpang tindih penguasaan atas Zona Ekonomi Eksklusif. Berdasarkan ketentuan UNCLOS tentang Zona Ekonomi Eksklusif bahwa Indonesia dan Malaysia sama-sama memiliki hak untuk mengolah dan memanfaatkan sumber daya alam yang berada dalam rentang jarak 200 mil dari garis pantai masing-masing negara.

Selain persoalan batas laut tersebut, perkembangan politik kawasan Asia menjadi penting dan ekskalatif sifatnya dalam kaitannya dengan tumbuhnya kekuatan Negara baru di Asia seperti China, India, dan negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Berkaitan dengan faktor ekonomi, negara-negara tersebut muncul menjadi kekuatan ekonomi baru di kawasan dan dunia. Khususnya China yang bertumbuh menjadi kekuatan ekonomi baru dan besar, membuat US harus melakukan re-orientasi kebijakan politiknya melalui kebijakan *Re-Balancing Asia* (CSIS, 2011). Melalui kebijakan tersebut maka US meningkatkan kehadiran politiknya di kawasan Asia melalui tiga inisiatif, yaitu keamanan melalui kehadiran kekuatan militer, ekonomi melalui *Trans Pacific Partnership* (TPP) dengan maksud mengimbangi *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP), dan *diplomacy engagement* (Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015).

Situasi perpolitikan dalam negeri diliputi dengan kondisi yang sangat dinamis dimana Indonesia sedang dalam proses melakukan konsolidasi sistem demokrasi dan kelembagaan politik. Hal ini dipertegas dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia (2015) yang menyebutkan penataan signifikan sedang mewarnai jalannya kondisi politik nasional mulai dari aspek infrastruktur politik, suprastruktur politik, dan budaya politik. Terkait dengan maritim, pada masa pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla dibentuklah kementerian koordinator kemaritiman sehingga diharapkan lalu lintas koordinasi kebijakan terkait dengan kemaritiman dapat dioptimalkan. Hubungan antar lembaga negara khususnya Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dengan pemerintah masih mengalami pasang-surut. Sementara aktor utama sistem demokrasi, yaitu partai politik sedang mengalami tantangan besar untuk merebut kembali kepercayaan dari rakyat Indonesia atas kinerja dan budaya politik yang tidak menggembirakan dalam kurun waktu lima tahun terakhir, terutama persoalan korupsi, komitmen, dan kapabilitas politik.

Dalam hukum nasional Indonesia, kekuatan maritim merujuk kepada kekuatan TNI AL melalui Undang-Undang RI No 34 tahun 2004 tentang TNI yang menjelaskan TNI AL memberikan pembinaan dan membawahi koordinasi berbagai armada sipil seperti armada perdagangan, armada perikanan, armada perhubungan, industri jasa maritim dan sebagainya dalam potensi ketahanan maritim. Pada situasi tersebut titik fokus pengelolaan keamanan maritime Indonesia ada pada kekuatan TNI-AL sedangkan kekuatan non-militer (sipil) dipertimbangkan sebagai kekuatan pengganda yang dapat digunakan kala negara membutuhkan, misalnya dalam masa krisis. Pendekatan seperti ini terlihat dalam pemikiran Corbet (2005) yang membahas bagaimana penggunaan kekuatan Angkatan Laut dimana fokus konsep strategi negara maritime besar adalah pada kekuatan Angkatan Laut.

Indonesia banyak memiliki permasalahan penegakan hukum terutama sinergitas antar produk hukum perundangan dan aparat penegak hukum. Kawasan maritim yang luas, harus dapat terawasi secara menyeluruh oleh aparat yang jumlahnya tidak berbanding seimbang. Peralatan dan teknologi pengawasan pertahanan maritim Indonesia dinilai kurang memadai untuk dapat mencakup area

maritim Indonesia yang luas dan tersebar di seluruh wilayah Negara Indonesia. Kenyataannya, anggaran pertahanan Indonesia dapat dihitung hanya mencapai kurang dari 1% dari pendapatan domestik bruto (*gross domestic product*), salah satu anggaran yang terendah di wilayah ASEAN (Lai, 2009).

Perundangan yang terkait dengan kelautan mencakup 16 kebijakan setingkat undang-undang yang merentang mulai dari ZEE, konservasi sumber daya hayati sampai dengan pertahanan dan keamanan. Demikian kompleks dan ragam kebijakan terkait kemaritiman yang terfragmentasi dan saling tumpang tindih berpotensi membuat langkah pengambilan keputusan dalam keamanan maritim Indonesia menjadi lambat dan rumit. Salah satu bentuk contoh tumpang-tindih kebijakan adalah permasalahan perbatasan maritim antara provinsi dan kota. Undang-undang No. 22/1999, yang kemudian digantikan Undang-undang No. 32/2004, mensahkan setiap provinsi memiliki zona maritim sejauh 12 mil yang diukur dari titik pantai, dan setiap wilayah kota otonomi yang memiliki wilayah maritim memiliki zona maritim sejauh 4 miles dari titik pantai. Kebijakan tersebut kemudian berakibat pada tumpang tindih penguasaan wilayah maritim antara provinsi yang bertetangga, dan dengan pemerintah pusat. Hal ini disebabkan Indonesia memiliki garis pantai yang panjang. Konsekuensi pemberlakuan hukum tersebut adalah masalah kepemilikan dan otoritas terhadap pulau terpencil. Permasalahan juga muncul pada izin berlayar ataupun izin pengelolaan sumber daya perikanan.

Walaupun UU No. 34 telah menyebutkan peran utama TNI-AL dalam kemaritiman, penanganan keamanan maritim Indonesia melibatkan tujuh lembaga yang berbeda yaitu TNI, Kepolisian Republik Indonesia (Polri), Bea Cukai, Imigrasi, kementerian perhubungan, kementerian lingkungan hidup, dan badan koordinasi keamanan laut (Bakorkamla). Disaat yang bersamaan kedaulatan wilayah laut yang merupakan bagian penting dalam keamanan maritim dengan aspek keamanan nasional melibatkan lima lembaga, yaitu TNI, kementerian dalam negeri, kementerian luar negeri, kementerian pertahanan, dan kementerian hukum dan HAM. Melalui gambar tersebut pula, semakin terlihat dengan jelas konsep keamanan maritim Indonesia pada aspek

keamanan nasional saja melibatkan begitu banyak lembaga yang memerlukan tingginya tingkat komunikasi antar lembaga. Keadaan ini akan memunculkan permasalahan lembaga-lembaga dalam menjalankan tugasnya, khususnya TNI-AL sebagai kekuatan utama dalam aspek keamanan nasional untuk menjaga keamanan laut. Selain itu persoalan-persoalan yang muncul di wilayah laut Indonesia harus menempuh jalan yang berliku dalam penanganan urusan kemaritiman.

3.3.2 Peluang dan Ancaman dari Faktor Ekonomi.

Sampai tahun 2020, di prediksi kawasan ASEAN akan menunjukkan pertumbuhan pendapatan domestik bruto (*gross domestic products-GDP*) yang menggembirakan dengan tumbuh sekitar 50% senilai lebih US\$ 5,000 *bn*. Kondisi yang patut diperhatikan adalah Amerika Serikat (*United State of America-US*) yang merupakan Negara dengan perekonomian terkuat pada tahun 2007, senilai GDP hampir US\$ 15,000 *bn* tetapi kemudian akan disalip oleh China pada tahun 2020 dengan GDP sebesar US\$ 25,000 *bn*. Pautan antara perekonomian US (US\$ 22,500 *bn*) dan China (US\$ 25,000 *bn*) pada tahun 2020 tersebut tidaklah terlalu lebar sehingga kekuatan ekonomi dunia akan mengalami bipolarisasi. Negara-negara dikawasan Asia seperti India, Jepang, dan Korea Selatan menunjukkan peningkatan cukup tinggi pula pada tahun 2020. Situasi khusus terjadi untuk India yang akan diprediksi mengalami peningkatan yang sangat signifikan dengan tumbuh hampir 60% atau senilai 10,000 *bn* pada tahun 2020 dibanding sebelumnya tahun 2007 sebesar US\$ 4,000 *bn*. Keadaan tersebut akan berpeluang besar meningkatnya kontestasi pengaruh dari Negara-negara besar (*great powers*) khususnya US dan China ditambah dengan munculnya negara kekuatan ekonomi baru seperti India.

Perekonomian regional ASEAN diwarnai dengan pelaksanaan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) tahap demi tahap mulai dari tahun 2016. MEA akan dibangun melalui empat pilar, yaitu pasar dan basis produksi bersama, kawasan kompetitif ekonomi, kesetaraan pembangunan ekonomi, dan integrasi kedalam ekonomi global. Khususnya pilar pertama, pasar dan basis produksi bersama, terdiri dari lima elemen inti, yaitu bebasnya arus barang, jasa, investasi, modal, dan tenaga kerja

(Idisondjaja,2014). Kondisi ini akan mendorong peningkatan lalu lintas barang, jasa, dan manusia di kawasan maritim nasional maupun kawasan Asia Tenggara. Potensi tingginya lalu lintas dikawasan maritim tersebut akan memunculkan kondisi keamanan baru mulai dari ancaman perompakan, keselamatan pelayaran, *human trafficking*, dan lainnya. Integrasi perdagangan dalam MEA akan menciptakan ketergantungan dan kerjasama yang saling menguntungkan antar negara-negara anggota. Secara bersamaan, ketergantungan dapat meminimalkan potensi-potensi konflik antar negara.

World Bank memprediksi perekonomian Indonesia akan bertumbuh kembali setelah masa penurunannya sehingga di tahun 2018 akan kembali mencapai pertumbuhan ekonomi sebesar 6%. Kemampuan ekonomi Indonesia merupakan modal yang sangat diperlukan sebagai sumber daya dana untuk menjaga keutuhan negara kepulauan, perlindungan, dan pemanfaatan sumber daya maritim.

Dilihat dari sudut Keterkaitan antara kemampuan ekonomi yang ditunjukkan melalui belanja pemerintah dengan fungsi pertahanan menjelaskan bahwa menurunnya kemampuan ekonomi berkorelasi kuat dengan penurunan anggaran pertahanan. Idisondjaja (2014) memaparkan peningkatan belanja fungsi pertahanan hampir 3x lipat dengan capaian Rp. 81,8 triliun, 11% kontribusi terhadap total belanja pemerintah dalam kurun waktu 2007-2013. Diantara kurun waktu tersebut, yaitu tahun 2008 terjadi penurunan yang cukup tajam akibat krisis ekonomi dunia, *subprime mortgage*, yang menekan perekonomian Indonesia.

Mahmahit (2015) mengingatkan bahwa permasalahan penting terkait dengan upaya peningkatan kinerja keamanan laut adalah adanya keterbatasan dukungan anggaran pertahanan dan keamanan. Dengan demikian, aspek keamanan nasional dari keamanan maritim, kemampuan dan kesiapan TNI AL dalam menjalankan tugas pokoknya tidak bisa dihindari dari seberapa besar anggaran fungsi pertahanan yang dihasilkan dari kemampuan ekonomi Indonesia.

3.3.3 Peluang dan Ancaman dari Faktor Pertahanan-Keamanan

Kawasan Asia Tenggara telah menjadi wilayah strategis yang menjadi perhatian utama *the great powers*. Letak

geografis yang menghubungkan Pasifik dan laut India sehingga terletak jalur laut (*sea lanes*) yang sangat penting untuk perdagangan. Selat Malaka, contohnya, adalah jalur perdagangan dan pengangkutan penting (seperti minyak bumi) negara Jepang, Korea Selatan, China, negara-negara Asia lainnya, dan Amerika Serikat. Kawasan yang terdiri dari 10 negara, dihuni hampir 600 juta orang, GDP gabungan sebesar US\$ 1.5 trillion, daratan seluas lebih dari 4.6 juta km², dan lautan lebih dari 7.5 juta km² (Lai, 2013). Seperti telah disinggung pada sub bab 3.3.3 mengenai faktor ekonomi, telah mendorong terjadinya potensi eskalasi keamanan dikawasan maritim Asia. Laut Asia Timur, Semanjung Korea, Laut China Selatan merupakan dua wilayah perairan yang menjadi *hot spot* persengketaan dan berpotensi terjadinya konflik bersenjata (terbuka) (Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015). Di kedua wilayah tersebut negara-negara besar seperti US, Rusia, Perancis, dan India yang sejatinya berada diluar wilayah turut hadir dalam persengketaan atas nama menjaga kepentingan nasionalnya masing-masing.

Khusus untuk sengketa Laut China Selatan yang melibatkan negara-negara anggota ASEAN, yaitu Filipina, Vietnam, Malaysia, dan Brunei berhadapan dengan China dimana sengketa ini sangat dekat dengan wilayah maritim Indonesia. Buku Putih Pertahanan Indonesia (2015) menyebut ada tiga alasan yang membuat sengketa ini sangat berpotensi secara eskalatif menjadi konflik bersenjata (terbuka), yaitu pertama, instrumen militer sering dipergunakan oleh pihak-pihak yang terlibat utk memperkuat klaimnya masing-masing. Kedua, hadirnya negara-negara diluar kawasan sengketa tersebut yang melibatkan diri seperti US, Perancis, dan India. Ketiga, organisasi internasional yang kredibel dalam menyelesaikan persengketaan belum ada.

Kondisi sengketa yang berpotensi menjadi konflik bersenjata tersebut dapat mendorong peningkatan belanja pertahanan negara-negara disekitar kawasan. *The International Institute for Strategic Studies* (IISS) (2014) menginformasikan kawasan di Asia dengan pertumbuhan tercepat *year-on-year* pengeluaran nyata pertahanan (*real defence spending*) adalah Asia Tenggara, bertumbuh secara keseluruhan sebesar 8,7% dimana tertinggi dipegang oleh Indonesia (26,5%), Filipina (16,8%), dan

Kamboja (10,3%). Hampir semua negara dikawasan Asia Tenggara meningkatkan pengeluaran nyata pertahanannya di tahun 2013 kecuali Singapura dan Timor Leste.

Filipina sebagai negara yang merespon cukup tinggi atas persengketaan dengan China di Laut China Selatan meningkatkan anggaran militernya cukup tinggi diantara sekitar 10-20% pada kurun waktu 2012-2013 yang sebagian besar untuk pembelian alat utama sistem persenjataan. Akan tetapi, Filipina memulai pertumbuhan dengan basis anggaran yg relatif dibawah negara-negara kawasan seperti Indonesia, Singapura, Malaysia, Thailand, dan Vietnam sehingga diperlukan pertumbuhan anggaran yang cukup tinggi untuk memberikan keseimbangan kekuatan ditambah dengan keperluan menghadapi persengketaan. Singapura merupakan negara dengan anggaran pertahanan terbesar di kawasan Asia Tenggara dengan nilai sebesar US\$ 10 *billion* dan pertumbuhan dalam kurun waktu 2012-2013 disekitar 3-10%. Sedangkan pertumbuhan anggaran terbesar di kawasan ini adalah Indonesia sekitar lebih dari 20% pada kurun waktu 2012-2013 dengan pengeluaran anggaran pertahanan berkisar US\$ 5-10 *billion*. Indonesia memerlukan pertumbuhan yang besar sangat terkait dengan peremajaan alat utama sistem persenjataannya (*alutsista*) dalam kerangka *minimum essential force* (MEF) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 2010 tentang Kebijakan Umum Pertahanan Negara Tahun 2010-2014.

Diantara negara Asia pada kurun waktu 2012-2013, China tetap merupakan negara terbesar dalam pengeluaran pertahanan sebesar 46% dari keseluruhan total pengeluaran nyata pertahanan di kawasan Asia, atau sekitar US\$ 112.2 billion. Kemudian komposisi pengeluaran pertahanan Asia disusul oleh India (14.1%), Indonesia (10,8%), Jepang (5.7%), dan Korea Selatan (5.2%). Sementara itu menurut *Global Fire Power* (2011), Indonesia memiliki posisi yang sangat baik dalam hal kekuatan angkatan laut diantara negara-negara sekitar kawasan. TNI AL dalam tugasnya dan mengamankan 3.544.743,9 km² lautan Indonesia memiliki 74 ribu personel aktif. Kekuatan angkatan laut Indonesia mencapai 221 kapal perang. Jumlah tersebut terdiri atas 2 kapal selam, 6 kapal frigat, 10 korvet, 16 korvet antikapal selam serta 21 kapal misil. Sementara,

terdapat 51 kapal patroli, 12 kapal penyapu ranjau serta 4 kapal transport amfibi. Di bawah laut, TNI AL mengandalkan dua kapal selam andalannya, yakni KRI Cakra (401) dan KRI Nanggala (402). Indonesia juga masih menunggu kedatangan kapal kelas Chang Bogo dari Korea Selatan. Di permukaan laut, TNI AL memiliki kapal *frigate* buatan Belanda, yakni kelas Sigma yang diperkuat senjata jenis OTO Melara 76 mm, *Oerlikon Millennium Gun system*, VLS MICA SAM, *Exocet* MM40 Block III SSM dan triple torpedo tubes. Sedangkan kelas Ahmad Yani diperkuat senjata OTO Melara 76 mm, *twin* Simbad SAM, C-802 SSM atau Yakhont SS-N-26 SSM serta triple Mk 32 *torpedo launchers* (www.merdeka.com, diakses tanggal 5 April 2016).

Namun demikian, jika dilihat lebih jauh kekuatan terbesar kita ada pada jumlah tentara angkatan laut dan total kapal yang dimiliki tetapi memiliki kapal patroli yang cukup sedikit sekitar 31. Dibandingkan dengan negara-negara seperti Thailand dan Malaysia yang lebih kecil bentang pesisir dan lautnya, Indonesia memiliki armada kapal patroli yg sangat sedikit. Begitu pula dengan kepemilikan kapal jenis *frigate* dan kapal selam, Indonesia masih terlampau kecil ditinjau dari kondisi negara kepulauan.

Kawasan maritim Asia merupakan wilayah yang sangat rawan akan pembajakan dan perampokan, khususnya kawasan Asia Tenggara. Menurut laporan dari *International Maritime Bureau/IMB* (2014) total insiden pembajakan dan perampokan kapal sebesar 141 kali terjadi di kawasan Asia Tenggara sepanjang tahun 2014. Bahkan keadaan ini lebih tinggi dari kawasan Afrika yang terjadi sebesar 55 kali. Didalam kawasan Asia Tenggara, wilayah maritim Indonesia terjadi insiden pembajakan dan perampokan yang paling banyak. Walaupun telah terjadi penurunan insiden pembajakan yang signifikan dari 91 insiden pada tahun 2001 menjadi 40 insiden pada tahun 2010 tetapi tetap tertinggi diantara negara-negara tetangga. Wilayah Laut China Selatan secara mengejutkan melonjak secara drastis dengan 31 insiden di tahun 2010 dibanding tahun sebelumnya hanya 13 insiden. Selain itu, IMB melaporkan bahwa dari 245 laporan penyerangan di tahun 2014, sekitar 183 laporan tersebut atau 75% terjadi di enam lokasi yaitu Indonesia, Malaysia, Nigeria, Selat Singapura, Bangladesh, dan India. Namun, lebih dari 50% penyerangan dalam

enam lokasi tersebut terjadi di Indonesia, 100 laporan penyerangan.

Contoh lokasi yang paling rawan di wilayah maritim Indonesia adalah selat malaka (Raymond, 2007; Germond, 2015; McNicholas, 2008) yang merupakan jalur strategis perdagangan internasional dengan lebih dari 70.000 kapal melintasinya per tahun. Bahkan lebih jauh Llyod's Association (dalam Teo, 2007) menyatakan bahwa Selat Malaka, bersama dengan negara-negara seperti Irak dan Somalia merupakan daerah yang memiliki bahaya perang dan terorisme.

Persoalan lainnya di kemaritiman regional dan nasional adalah apa yang disebut oleh Buku Pertahanan Indonesia (2015) sebagai kejahatan lintas negara (*transnational crime*) seperti perdagangan gelap narkoba, perdagangan manusia, penyelundupan senjata, dan terorisme. Khusus mengenai perdagangan gelap narkoba ditenggarai sebagai salah satu sumber pendanaan bagi kelompok terorisme dan separatisme. Bahkan Das (2013) mengkategorikan pembajakan sebagai salah satu aksi terorisme maritim yang dipahamai sebagai "*...the undertaking of terrorist acts and activities within the maritime environment, using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas and port towns or cities*". Sebagai salah satu contoh kondisi di Selat Malaka yang menjadi jalur penyelundupan, baik obat-obatan terlarang, senjata, bahkan manusia dan imigran ilegal (Sjaastad, 2007; McNicholas, 2008; Germond, 2015). Setiap tahun Indonesia selalu menjadi tempat transit imigran gelap sebelum mencapai Australia untuk mencari suaka politik karena tidak mendapat perlindungan di negaranya. *International Organization for Migration (IOM)* mendefinisikan penyelundupan manusia sebagai "*... facilitation of movement of people across international borders, in violation of laws or regulations, for the purpose of financial or other gain to the smuggler.*" (Krazka dan Pedrozo, 2013). Walaupun demikian, jalur maritim Indonesia masih menjadi daya tarik bagi pemerintah asing karena jalur tersebut merupakan jalur pelayaran ekonomi yang strategis alih-alih karena faktor ketakutan pada bentuk terorisme maritime (Sjaastad, 2007).

Oleh karena persoalan keamanan maritim ini cukup serius, ASEAN telah memiliki program untuk memerangi

kejahatan lintas Negara yaitu *Programme to Implement the ASEAN Plan of Action to Combat Transnational Crime*. Sejatinnya program tersebut tidak khusus kepada persoalan keamanan maritime tetapi keseluruhan bentuk kejahatan lintas Negara termasuk didalamnya perdagangan gelap narkoba, perdagangan manusia, perompakan laut, penyelundupan senjata, pencucian uang, terorisme, kejahatan perbankan internasional dan kejahatan *cyber* (Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015). Khusus untuk mengantisipasi persoalan maritim di Selat Malaka, tercipta kerja sama antara Malaysia, Indonesia dan Singapura melalui *Malacca Strait Patrols (MSP)* (Forster, 2011). Ketiga Negara tersebut berusaha untuk bersama-sama menanggulangi kejahatan dan meningkatkan perlindungan lingkungan maritim pada wilayah tersebut.

Indonesia juga masih berfokus pada penguasaan domain maritim yang bertujuan mengamankan stok perikanan agar *illegal fishing*, utamanya dari Thailand dapat dikurangi dan penganggulungan bencana alam agar sumber daya perikanan tersebut tidak musnah (Raymond, 2007). Sejauh ini fokus utama Indonesia di bidang ekonomi maritim, khususnya terdapat pada pengelolaan dan penjagaan sumber daya alam yang dinilai mampu meningkatkan kesejahteraan warganya. *Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* adalah hal utama yang perlu dijaga kerana hal tersebut memberikan kerugian mencapai US\$2 milyar per tahun. Kerugian ekonomi lain yang dialami Indonesia juga berasal dari eksploitasi illegal sumber daya alam khususnya penyelundupan kayu illegal. Sekurang-kurangnya penyelundupan kayu illegal membuat Indonesia dapat kehilangan US\$3 milyar per tahun (Djalal, 2012).

3.3.4 Peluang dan Ancaman dari Faktor Sosial-Budaya

Populasi Indonesia pada tahun 2030 diperkirakan akan didorong oleh kelompok usia muda yang pada tahun 2010 berusia 15-34 tahun. Situasi ini menjelaskan bahwa Indonesia secara sosial didominasi oleh generasi muda maka konsekuensinya adalah perlu adanya penyesuaian budaya dan cara pandang baru terhadap suatu peristiwa dalam konteks kekinian. Dalam kaitan dengan keamanan maritim, maka cara pandang bagaimana keamanan maritim Indonesia akan dibangun dimasa mendatang sangat bergantung dengan cara pandang generasi muda tersebut.

Sebagaimana yang disampaikan Buzan, Wilde, dan Weaver (dalam Bueger, 2014) bahwa konstruksi ancaman yang dibangun oleh aktor yang memiliki otoritas hanya akan efektif bila diterima dengan baik oleh target audiens. Oleh karena itu, pembangunan wacana untuk kembali kepada dunia maritim, khususnya mengenai keamanan maritim Indonesia, hanya akan berhasil jika otoritas terkait dalam hal ini TNI AL mampu membangun transfer informasi kepada generasi muda sebagai penggerak struktur populasi Indonesia.

Selain itu struktur populasi Indonesia mengalami masalah ketidakmerataan dimana mayoritas masyarakat Indonesia tinggal di bagian barat Indonesia khususnya pulau Jawa. Ketidakmerataan ini bisa menjadi isu sensitif antara wilayah Indonesia bagian barat dan timur dimana masyarakat bagian timur merasa menjadi minoritas dan diabaikan dalam pembanguana sosial-ekonomi. Dan faktanya masyarakat lokal di beberapa tempat di wilayah timur merasa mereka dieksploitasi oleh Jawa dan menuntut adanya kesamaan hak dalam mengelola dan mengolah hasil maritim di daerah mereka.

Situasi tersebut semakin kompleks dan berkembang menjadi permasalahan domestik lebih lanjut ketika Indonesia menerapkan kebijakan otonomi daerah. Pemerintah daerah memiliki keinginan untuk meningkatkan kekuatan lokal dan berupaya menurunkan tingkat dependensi kepada pemerintah pusat. Hal ini berdampak pada masalah manajemen maritim dan sumber daya lainnya. Saling tumpang tindih kebijakan seringkali bermuara pada permasalahan kepemilikan sumber daya daerah dan konflik kepentingan antara daerah dan pusat. Sejatinnya bukan hanya karena ingin mengolah sumber daya sendiri tetapi karena wujud ketidakpuasan terhadap pemerintah pusat yang berkuasa. Berdasarkan perjalanan sejarah pembangunan Indonesia, Pemerintah sering kali tidak memiliki skema pembangunan yang berkeadilan sehingga banyak mendasari munculnya gerakan separatisme di Indonesia. Pemerintah Indonesia harus menghadapi tersebut dimana penyelesaiannya tidak dapat selesai dalam satu periode pemerintahan sehingga perlu adanya kesinambungan pembangunan.

Walaupun sejatinnya Indonesia terlahir dalam budaya maritim yang

tercermin dalam Wawasan Nusantara suatu cara pandang bangsa terhadap dirinya, perjalanan sejarah politik Indonesia membuat budaya maritim cukup lama ditinggalkan dan beralih keorientasi daratan. Upaya pemerintah berkuasa saat ini yaitu pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla untuk kembali kepada budaya maritim merupakan langkah awal yang baik. Ketika Indonesia melakukan perubahan untuk kembali pada indentitasnya sebagai negara kepulauan yang berbudaya maritim seharusnya bermakna pula sebagai upaya meningkatkan persatuan bangsa yang menempati berbagai pulau yang berbeda sebagai tempat hidup. Akan tetapi keadaan ini seringkali memunculkan persoalan dalam pengambilan keputusan bersama. Hal ini dapat dilihat dari pergulatan Indonesia khususnya pada bidang hukum laut dan maritim yang selalu diperjuangkan dalam kurun waktu yang lama. Tantangan yang muncul adalah bagaimana Negara Indonesia dapat mengatasi berbagai benturan kepentingan antar daerah di pulau yang tersebar tersebut agar dapat tercipta hukum maritim yang dapat mengakomodir seluruh kepentingan dalam rangka menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (Djalal, 2012).

Indonesia banyak mengalami konflik internal khususnya pada permasalahan di wilayah perbatasan, yang seringkali berawal pada kesamaan budaya antar masyarakat perbatasan yang melampaui batas Negara. Hal tersebut tidak terhindarkan karena kehidupan sosial budaya yang dimilikinya memiliki kemiripan dibandingkan dengan kehidupan sosial dan budaya yang terjadi di kota-kota besar ataupun wilayah dibelahan lain Indonesia. Keadaan tersebut menuntut adanya kesepakatan antar negara pada wilayah perbatasan untuk menghindari kemungkinan terjadinya konflik yang dapat merusak hubungan bilateral. Dibutuhkan kerjasama yang baik dengan Negara-negara tetangga khususnya hukum dan peraturan lintas perbatasan baik di darat maupun laut untuk memperoleh solusi yang relevan menyangkut delimitasi dan demarkasi (Djalal, 2012).

3.3.5 Peluang dan Ancaman dari Faktor Lingkungan

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang berposisi geografis di persimpangan antara Samudera Hindia dan Pasifik, dan berada di antara Benua Asia

dan Australia. Marsetio (2014) menginformasikan luas perairan Indonesia 5,9 Juta Km² yang terdiri dari perairan kepulauan 2,8 Juta Km², laut teritorial 0,4 Juta Km², dan ZEE 2,7 Juta Km². Panjang garis pantai 81.000 Km dengan jumlah pulau 17.499 pulau. Luas Landasan kontinen 0,8 Juta Km² sementara Luas daratan 1,9 Juta Km².

Wilayah maritim Indonesia setiap harinya dilalui berbagai jenis kapal yang bervariasi mulai dari tanker minyak, kapal yang mengangkut nuklir dan bahan berbahaya lain, armada militer baik kapal dan kapal selam dan kapal angkut lainnya. Indonesia juga dilalui jalur penerbangan baik komersil maupun militer. Hal ini disebabkan perairan Indonesia memiliki 4 *choke points* dari 9 *choke points* yang ada di dunia yang berada didalam tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) (Marsetio, 2014).

Faktor-faktor tersebut menyebabkan Indonesia berada pada wilayah strategis yang penting baik pada zona maritim maupun udara. Hal ini menyebabkan Indonesia adalah wilayah strategis baik secara regional dan global. Mahmahit (2015) menyebutkan empat posisi strategis Indonesia adalah sebagai *strategic junction* pelayaran internasional, *strategic fishing ground*, *strategic potential business*, dan *strategic key player* bagi negara-negara besar.

Geografi Indonesia juga memiliki perbatasan laut dengan 10 negara tetangga, yaitu Malaysia, Singapura, Vietnam, Thailand, Filipina, Timor Leste, Papua New Guinea, India, Australia, dan Palau. Kondisi tersebut berkonsekuensi kepada lingkungan strategis faktor politik-hukum, pertahanan-keamanan, dan sosial-budaya. Misalnya, Indonesia belum menemui kata sepakat dengan Malaysia mengenai garis batas ZEE di Selat Malaka dan Laut Cina Selatan serta Laut Sulawesi. Landasan kontinen dan ZEE harus berada pada satu garis yang sama merupakan keinginan dari Malaysia sedangkan bagi Indonesia kedua hal tersebut harus berada pada dua garis yang berbeda. Batas ZEE di Selat Malaka bagian selatan dan batas laut teritorial di Selat Singapura bagian timur juga masih diklaim oleh Indonesia. Di laut Sulawesi, dua segmen garis batas ZEE belum disepakati antara Indonesia dan Filipina. Sementara itu, garis batas laut di wilayah Selat Singapura segmen timur II khususnya soal kepemilikan South Ledge juga belum

disepakati antara Indonesia dengan Singapura. Selain itu, Indonesia bersama Thailand belum menyelesaikan masalah batas ZEE di perairan utara Selat Malaka (www.monitorday.com diakses tanggal 5 April 2016)

Seperti telah disebutkan di atas dengan jumlah pulau 17.499 pulau, kontur geografis terdiri atas banyak pulau-pulau kecil menyebabkan banyaknya titik-titik belum dapat dikendalikan dan terawasi. Hal ini menyebabkan pulau-pulau kecil di Indonesia yang tidak terawasi tersebut bisa menjadi pintu masuk penyelundupan barang, imigran, dan tempat persembunyian perompak maupun teroris yang dapat mengganggu kepentingan nasional Indonesia.

Secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan yang terletak pada pertemuan empat lempeng tektonik yaitu lempeng Benua Asia, Benua Australia, lempeng Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Pada bagian selatan dan timur Indonesia terdapat sabuk vulkanik (*volcanic arc*) yang memanjang dari Pulau Sumatera - Jawa - Nusa Tenggara. Sulawesi, yang sisinya berupa pegunungan vulkanik tua dan dataran rendah yang sebagian didominasi oleh rawa-rawa. Kondisi tersebut sangat berpotensi sekaligus rawan bencana seperti letusan gunung berapi, gempa bumi, tsunami, banjir dan tanah longsor. Data menunjukkan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kegempaan yang tinggi di dunia, lebih dari 10 kali lipat tingkat kegempaan di Amerika Serikat (Arnold, 1986 dalam BNPB, 2012). Selat Malaka sebagai jalur tersibuk di perairan Indonesia dengan 200 kapal per hari atau 90.000 kapal per tahun (Marsetio, 2014) sesungguhnya berada pada *Natural disaster area* (QinettiQ, et al., 2013) seperti bencana alam yang telah terjadi di Indonesia, Tsunami di Aceh 2004; Pangandaran, Ciamis, Kebumen dan beberapa daerah lainnya pada 2006. Penggunaan pengetahuan lokal pada masyarakat di zona bencana alam dan penggabungan dengan kekuatan teknologi akan meningkatkan kemampuan penanggulangan resiko bencana alam (Bermas-Atrigenio, 2007).

Pada dasarnya, bencana dapat disebabkan oleh kejadian alam (*natural disaster*) maupun oleh ulah manusia (*man-made disaster*). Faktor-faktor yang dapat menyebabkan bencana antara lain: Bahaya alam (*natural hazards*) dan bahaya karena

ulah manusia (*man-made hazards*) yang menurut *United Nations International Strategy for Disaster Reduction (UN-ISDR)* dapat dikelompokkan menjadi bahaya geologi (*geological hazards*), bahaya hidrometeorologi (*hydrometeorological hazards*), bahaya biologi (*biological hazards*), bahaya teknologi (*technological hazards*) dan penurunan kualitas lingkungan (*environmental degradation*). Kerentanan (*vulnerability*) yang tinggi dari masyarakat, infrastruktur serta elemen-elemen di dalam kota/ kawasan yang berisiko bencana. Kapasitas yang rendah dari berbagai komponen di dalam masyarakat (BNPB, 2012).

3.3.6 Peluang dan Ancaman dari Faktor Teknologi

Kompleksitas perubahan geopolitik dan teknologi memainkan peranan kunci terhadap permasalahan keamanan maritim pada abad ke-21. Fitur penting di masa depan pada era global adalah interaksi dua wilayah perubahan tersebut yang diperlihatkan melalui operasi berbasis teknologi informasi dan operasionalisasi di lingkungan maritim (Fitton et al., 2015). Dengan demikian teknologi akan menjadi aspek sentral dalam lingkungan maritim. Teknologi akan tumbuh dan berkembang dan menjadi lebih integral pada kehidupan baik untuk kebutuhan sehari-hari dan profesional. Manfaat pembaharuan teknologi akan meningkatkan kemampuan operator dalam mengelola lingkungan maritim yang sulit untuk diprediksi sekaligus sarana menemukan potensi-potensi baru.

Pengaruh digital dalam pengelolaan keamanan maritim sebagaimana yang disampaikan oleh Fitton et al. (2015) mengenai keterhubungan antara titik referensi di perairan laut dengan daratan membuat daya jangkau monitor dan kendali di kawasan litoral menjadi meningkat. Antar titik referensi di perairan pun menjadi terkoneksi dengan cepat. Dengan begitu perkembangan teknologi informasi akan meningkatkan kemampuan antar operasi (*inter-operability*) dalam pengelolaan keamanan maritim.

Fitton et al (2015) mengingatkan bahwa dalam praktik penggunaan teknologi, dapat mengurangi resiko terjadinya ancaman dan mengurangi kemungkinan kesalahan atau serangan berbahaya. Tiga aktor penting dalam penanggulangan permasalahan kemaritiman dalam

penanganan berbasis teknologi informasi adalah: (1) Informasi, (2) teknologi dan (3) masyarakat. Elemen ketiga yaitu masyarakat, pada dasarnya adalah rakyat Indonesia yang direpresentasikan oleh pemerintah Indonesia melalui TNI AL dalam konteks keamanan maritim aspek keamanan nasional dimana merujuk dengan Pasal 3 ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, disebutkan bahwa "Pertahanan negara disusun dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan". Dengan demikian, Sistemteknologi informasi keamanan maritim aspek keamanan nasional harus berbasis informasi, teknologi, dan masyarakat yang diwakili oleh TNI AL dengan tingkat sinergitas yang tinggi. Salah satu contoh yang sudah diterapkan adalah penggunaan teknologi informasi pada program pengamanan *Malacca Strait Patrols (MSP)*. MSP adalah payung kebijakan MALSINDO (Malaysia, Singapore and Indonesia) patrol 2004, 'eye in the sky initiative' (EiS) 2005 dan MSP *Intelligence Exchange Group (IEG)* tahun 2006 (Forster, 2011). Penanggulangan keamanan berbasis teknologi informasi ini baru dilakukan pada wilayah selat malaka yang menjadi perhatian penting wilayah kemaritiman Indonesia.

Namun demikian, pengembangan teknologi keamanan maritime aspek keamanan nasional sangat perlu ditunjang

oleh riset dan teknologi sehingga teknologi kemaritiman dapat terus tumbuh dan berkembang. Idisondaja (2014) melaporkan bahwa kurun waktu 2007-2013 terlihat pertumbuhan yang besar dan signifikan dari nilai absolut belanja penelitian dan pengembangan pertahanan (litbanghan), terkecuali di tahun 2009. Jika belanja litbanghan tersebut dihadapkan dengan total belanja pemerintah tahun 2007-2012 akan tampak sangat kecil berkisar 0,01% - 0,02% dimana dalam APBN 2013 direncanakan sebesar 0,1%. Dihadapkan antara kontribusi belanja sub fungsi litbanghan terhadap belanja fungsi pertahanan menunjukkan kecenderungan penurunan dimana tahun 2008 sebesar 1,03% menjadi 0,22% di tahun 2012.

3.4 Rekapitulasi Lingkungan Strategis dan Pengaruhnya Kepada Keamanan Maritim Indonesia

Sebagaimana telah disampaikan, penulisan ini berfokus pada pilar kelima dari kebijakan PMD, yaitu pilar "keamanan maritim". Pengertian "keamanan maritim" yang dipergunakan dalam analisa pembahasan penulisan ini berkaitan dengan matriks aspek keamanan nasional seperti diungkap dalam salah satu kerangka matriks keamanan maritim oleh Bueger, 2014. Aspek tersebut, diwakili oleh pengelolaan kekuatan militer, dalam hal ini, TNI AL.

Tabel 3.1. Rekapitulasi Lingkungan Strategis dan Pengaruhnya kepada Keamanan Maritim
Sumber: Idisondaja, 2014

	Kategori		Skala Tingkat Pengaruh Kepada Keamanan Maritim						Keterangan
	Peluang	Ancaman	1	2	3	4	5	6	
Faktor Politik-Hukum									
1									Konflik pada pembagian zona teritorial, ZEE, dan batasan kontinental yang melibatkan Indonesia dan Negara tetangga di zona maritim yang berbatasan secara langsung
2									Meningkatnya ketegangan kawasan. Potensi konflik terbuka tinggi.
3									Transisi dan konsolidasi sistem demokrasi. Terobosan kehidupan politik
4									Kebijakan yang kompleks dan banyak tumpang tindih
5									Kewenangan kelembagaan dan pengendalian keputusan
6									Ego sektoral. Koordinasi pemerintah pusat dan daerah
Faktor Ekonomi									
1									Mendorong perekonomian nasional. Kerjasama antar negara meningkat.
2									Kemajuan menjadi hegemon baru dan kontestan dengan LIS sebagai hegemon lama.
3									Mendorong perekonomian nasional.
4									Berkontribusi erat dengan pengeluaran anggaran fungsi pertahanan
5									Sumber perekonomian nasional
6									Sumber daya fungsi keuaruran maritim aspek keamanan nasional
Faktor Pertahanan-Keamanan									
1									Efisiensi kepada kepentingan nasional
2									Tujuan dan kepentingan nasional tidak mengahayakan kepentingan nasional
3									Berkaitan dengan sumber daya dan kapabilitas TNI AL
4									Tugas Pokok terkait menjaga kepentingan nasional
5									Mempengaruhi stabilitas kawasan dan kepentingan nasional secara langsung
6									
7									

Tabel 3.2. Rekapitulasi Lingkungan Strategis dan Pengaruhnya kepada Keamanan Maritim (lanjutan)

Sumber: Hasil Analisis dan Pembahasan

	Kategori		Skala Tingkat Pengaruh Kepada Keamanan Maritim						Keterangan
	Peluang	Ancaman	Sangat kecil pengaruhnya ← → Sangat besar pengaruhnya						
			1	2	3	4	5	6	
Faktor Sosial-Budaya									
1		■			●				Potensi sumber daya manusia
2		■				●			Terkait dengan penerimaan konstruksi ancaman yang dibangun oleh otoritas pemerintah dan kekuatan angkatan laut
3			■				●		Kesenjangan potensi sumber daya manusia antar wilayah meningkatkan kerawanan
4		■						●	Reorientasi budaya dan cara pandang bangsa
5			■		●				Potensi munculnya ketegangan di wilayah perbatasan masih relatif mampu diatasi dengan pembinaan daerah & keterbatasan infrastruktur
Faktor Lingkungan									
1		■						●	Meningkatkan potensi kerawanan dan keamanan perairan. Kepentingan nasional negara-negara lain.
2			■					●	Potensi ketegangan dan konflik dengan negara tetangga
3		■						●	Meningkatkan potensi kerawanan dan keamanan perairan.
4			■			●			kekuatan maritim lebih kepada upaya jalur penyelamatan bukan titik sentral langsung ancaman bencana alam. Terkecuali yang berkaitan dengan angin dan hujan.
Faktor Teknologi									
1		■						●	
2		■						●	Berkaitan dengan <i>inter-operability</i> pengamanan maritim nasional
3			■					●	

4. PENUTUP

Kajian yang dilakukan melalui pendekatan tiga kerangka konsep Buerger (2014) menunjukkan bahwa konsep Poros Maritim Dunia (PMD) tidak lain adalah Konsep Keamanan Maritim itu sendiri dengan karakteristik yang menonjol dan berfokus pada tiga aspek yaitu keamanan nasional, keamanan ekonomi, dan keamanan manusia. Sementara itu aspek lingkungan maritim, tidak terlalu tegas dan kuat dijelaskan secara langsung dalam konsep PMD.

Pilar ke-5 PMD mengenai dimensi keamanan maritim pada hakikatnya adalah aspek keamanan nasional dari konsep keamanan maritim menurut keamanan maritim matriks seperti yang diungkap oleh Buerger (2014). Dengan titik tolak itulah karya tulis ini disusun. Oleh karena itu yang

disebut dan dimaksud oleh keamanan maritime dalam tulisan ini tiada lain ditekankan pada aspek keamanan nasional.

Keamanan maritim Indonesia tidak lepas dari kepentingan nasional yang dituju dan menjadi acuan pemerintah Indonesia, yaitu tetap tegaknya NKRI; memastikan tetap berlanjutnya pembangunan nasional untuk mewujudkan masyarakat Indonesia yang Bhinneka Tunggal Ika, sejahtera, adil, makmur, dan demokratis; dan turut menciptakan perdamaian dunia dan stabilitas regional.

Lingkungan strategis yang melingkupi keamanan maritim Indonesia bersifat dinamis dan saling kait mengait. Situasi global, regional, dan nasional saling mempengaruhi secara timbal-balik. Dalam penulisan ini, lingkungan strategis itu dipetakan ke dalam faktor politik-hukum,

ekonomi, pertahanan-keamanan, sosial budaya, lingkungan dan teknologi. Peluang dan ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia dihasilkan dari lingkungan strategis yang melingkupinya.

Pada faktor hukum, peluang muncul dari adanya konsolidasi dan budaya politik nasional yang sepiantas lalu seperti mengganggu berjalannya roda pemerintahan. Akan tetapi, konsolidasi ini memunculkan banyak potensi harapan dan dapat memberika ruang perbaikan untuk mencapai tujuan dan memperjuangkan kepentingan nasional. Sementara itu pembagian zona territorial dalam berbagai bentuk kebijakan dunia, perhatian khusus kepada kebijakan *Re-Balancing Asia* dari pemerintah US, otonomi daerah, fragmentasi kebijakan dan kompleksitas kelembagaan maritim nasional merupakan ancaman keamanan maritim nasional. Tingkat pengaruh terbesar (skala enam) kepada keamanan maritim nasional ada pada pembagian zona teritorial laut, kebijakan *Re-Balancing Asia* pemerintah US dan fragmentasi kebijakan maritim nasional sehingga memerlukan perhatian dan penanganan seksama.

Pada faktor ekonomi, hampir keseluruhan variabel memberikan peluang bagi keamanan maritim nasional, yaitu pertumbuhan ekonomi kawasan Asia yang tinggi, MEA, potensi pertumbuhan ekonomi Indonesia dan sumber daya alam laut (diatas dan dibawah permukaan laut). Ancaman dipertimbangkan datang dari besaran dan pertumbuhan ekonomi China yang ekskalatif dan anggaran fungsi belanja pertahanan yang masih rendah belum mencapai target yang direncanakan. Tingkat pengaruh terbesar (skala enam) pada keamanan maritim nasional datang dari pertumbuhan ekonomi Indonesia, sumber daya alam laut, dan anggaran belanja fungsi pertahanan.

Pada faktor pertahanan-keamanan, hampir keseluruhan variabel kajian menunjukkan kategori ancaman, yaitu konflik perairan di Asia, peningkatan kontestasi kekuatan militer di kawasan Asia, pengeluaran anggaran belanja pertahanan nasional, tingkat insiden pembajakan dan perampokan di perairan Indonesia, kejahatan lintas negara lainnya, dan *IUU fishing*. Sementara itu kekuatan angkatan laut Indonesia merupakan peluang yang dapat dioptimalkan untuk membangun keamanan maritim Indonesia. Kekuatan angkatan laut Indonesia walaupun masih

terus mencapai sasaran MEF tetapi telah menjadi salah satu kekuatan laut yang diperhitungkan. Tingkat pengaruh terbesar (skala enam) pada keamanan maritim nasional datang hampir dari keseluruhan variabel terkecuali mengenai kontestasi kekuatan militer di kawasan Asia (skala tiga).

Pada faktor sosial budaya, jumlah populasi Indonesia, struktur populasi pada kelompok umur, dan tumbuhnya kesadaran budaya maritim merupakan peluang memperkuat keamanan maritim Indonesia. Namun, pemerataan populasi di wilayah nasional dan budaya masyarakat perbatasan memberikan situasi ancaman kepada keamanan maritim Indonesia. . Tingkat pengaruh terbesar (skala enam) datang dari tumbuhnya kesadaran budaya maritim.

Pada faktor lingkungan, peluang terjadi dari kondisi geografis terhadap jalur pelayaran, dan *fishing ground*. Sedangkan Kondisi geografis terhadap perbatasan negara dan zona bencana merupakan ancaman yang patut dipertimbangkan. Tingkat pengaruh terbesar (skala enam) kepada keamanan maritim Indonesia datang dari hampir seluruh variabel terkecuali zona bencana

Pada faktor teknologi, perkembangan teknologi informasi dan kepemilikan teknologi informasi maritim merupakan peluang untuk meningkatkan kemampuan keamanan maritim Indonesia. Ancaman hadir pada serangan cyber yang ditujukan kepada kepemilikan teknologi informasi maritim. Ketiga variabel tersebut memberikan tingkat pengaruh yang besar kepada keamanan maritim Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Bandoro, Bantarto. 2013. *Bahan Kuliah Cohort 5- Ancaman, Resiko dan Bencana Keamanan/19 September 2013*. Unhan. Jakarta
- Bandoro, Bantarto. 2013. *Bahan Kuliah Cohort 5-Portraying Strategic – Security Environment: Overview dan Scanning Strategic Environment*. Unhan. Jakarta
- Bermas-Atrigenio, Nancy. 2007. *Governments in Disaster Risk Reduction*. Tropical Coasts vol 14, no.2 December 2007
- Buzan, Barry. 2007. *What is national security in the age of globalisation?*.

- London School of Economics and Political Science. London
- Collins, Alan. 2010. *Contemporary Security Studies*. Oxford University Press. New York
- Corbett, Sir Julian Stafford. 2005. *Some Principles of Maritime Strategy*. Gutenberg
- CSIS, 2011. *Capacity and Resolve : Foreign Assessments of U.S Power*. CSIS. Washington DC
- Das, Pusphita. 2013. *Coastal Security: The Indian Experience*. IDSA
- David, Fred R. 2013. *Strategic Management Concepts (14th edition)*. Pearson Education Limited. Essex
- Departemen Pertahanan Republik Indonesia. 2015. *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Departemen Pertahanan RI
- Desker, Barry. 2007. *Re-thinking the safety of navigation in the Malacca Strait dalam Kwa Chong Guan dan John K. Skogan (eds.) Maritime Security in Southeast Asia*. Routledge. London
- Djalal, H. 2012. Indonesia's Maritime Challenges dalam Joshua H. Ho and Sam Bateman (eds.) *Maritime Challenges and Priorities in Asia Implications for regional security*. Routledge. London
- Hax, Arnoldo C. Nicholas S . Majluf. 1984. *Strategic Management : An Integratif Persepective*. Prentice-Hall International. Exeter
- Fahrandy, Fachrudin. 2015. *Master Tesis : Strategi Digital PT XYZ untuk Periode 2016-2018*. PPM School of Management. Jakarta
- Fitton, Oliver, Daniel Prince, Basil Germond dan Mark Lacy. 2015. *The Future of Maritime Cyber Security v 2.0*. Lancaster University.
- Forster, Robert. 2011. *Trouble at Sea: Maritime Threats and Regional Security Integration in Southeast Asia*.
- ICC International Maritime Bureau. 2014. *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January-31 December 2014*. London
- Idisondjaja, Boy Bayu. 2014. *Diskursus Strategis untuk Menang Bersaing di MEA 2015*. PPM School of Management. Jakarta
- Idisondjaja, Boy Bayu. 2014. *Master Tesis : Industri Pertahanan Indonesia :Sebuah Penelitian Kebijakan tentang Upaya Pemerintah Indonesia Membangun Industri Pertahanan dalam Rangka Mencapai Kemandirian dan Keberlanjutan Industri Pertahanan pada Periode 2004-2014*. Universitas Pertahanan. Jakarta
- Ikrar Nusa Bhakti. 2004. "Geopolitik, Lingkungan Strategis Asia Pasifik, dan Arah Kebijakan Pertahanan Indonesia di Masa Mendatang", dalam Sri Yanuarti (ed.) *Kaji Ulang Pertahanan Indonesia*, (Jakarta: Pusat Penelitian Politik-LIPI (P2P-LIPI).
- International Institute for Strategic Studies, The*. 2014. *The Military Balance: The Annual Assessment of Global Military Capabilities and Defence Economics*. London
- Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi. 2014. *Kelembagaan dalam Kerangka Kelautan/Kemaritiman*. Jakarta
- Kuntjoro-Jakti, Dorodjatun. 2012. *Menerawang Indonesia Pada Dasawarsa Ketiga Abad 21*. Alfabet. Jakarta
- Kusumaatmadja, Mochtar, 1978. *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Binacipta.
- Lai, Hongyi. 2009. *Asian Energy Security The Maritime Dimension*. Palgrave-MacMillan.
- Lai, David. 2013. *Asia-Pacific : A Strategic Assesment*. U.S Army War College Press. Carlisle Barracks
- Liss, Caroline. 2007. *The Privatisation of Maritime Security-Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?* Murdoch University.
- Mahmahit, Desi Albert. 2015. Tata Kelola Keamanan Laut Indonesia dalam Mendukung Program Pengembangan Poros Maritim Dunia (Perteuan Forum Rektor Indonesia 2015). Universitas Sumatera Utara. Jakarta
- Mauna, Boer, 2005. *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Bandung: PT Alumni.

- MarkPlus Insight. 2014. *Consumer Survey Update : Youth, Women, Netizen In Indonesia 2014*. Jakarta
- Marsetio, Boer, 2014. *Manajemen Strategis Negara Maritim dalam Persepektif Ekonomi dan Pertahanan*. Wisuda ke XXVI Program Pasca Sarjana STIMA IMMI di TMII. Jakarta.
- National Intelligence Council (NIC). 2012. *Global Trends 2030: Alternative Worlds*.
- Ohmae, Kenichi. 2005. *The Next Global Stage : Tantangan dan Peluang di Dunia yang Tidak Mengenal Batas Wilayah*. Indeks. Jakarta
- Pandoyo, S Toto. 1985. *Wawasan Nusantara dan Implementasinya Dalam UUD 1945 Serta Pembangunan Nasional*. PT. Bina Aksara. Jakarta
- QinetiQ, Lloyd's Register Group Limited, University of Strathclyde. 2013. *Global Marine Trends 2030*. London-Glasgow-Hampshire
- Simon, Sheldon W. 2010. *Safety and Security in the Malacca Strait: The Limits of Collaboration” dalam Maritime Security in Southeast Asia: U.S., Japanese, Regional, and Industry Strategies*. Nbr special report #24
- Sjaastad, Anders C. 2007. “Southeast Asian SLOCS and Security Options” Dalam Kwa. & Sk Guan (eds.) *Maritime Security in Southeast Asia*. Routledge Security in Asia Series. London.
- Suhartono, Agus. 2010. *Membangun Budaya Maritim Dan Kearifan Lokal Di Indonesia: Perspektif TNI Angkatan Laut*. International Conference on Indonesian Studies.
- Suhartono, Agus. 2012. *Kedaulatan Maritim Indonesia*. Sarasehan Indonesia Poros Maritim Dunia. Jakarta
- Teo, Yun Yun. (2007). *Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia*. Studies in Conflict & Terrorism.
- Treves, Tullio, 1958. *1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea*. [online]. dalam: <http://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.htm>
- Twomey, Chritopher P. 2013. *Rise of China: Trends in and Implications of Chinese Foreign and Security Policy (Executive Program Defense-Decision Making for Indonesia)*. Naval Postgraduate School. Monterey
- Wingarta, Putu Sastra. 2015. *Pengembangan Ketahanan Nasional berbasis Kebhinekaan (Pendekatan Kewaspadaan Nasional)*. Bakohumas Lemhanas RI. Jakarta
- Yarger, Harry. R. 2006. *Strategic Theory for The 21st Century : The Little Book on Big Strategy*. Strategic Studies Institute. Carlisle

Sumber Internet :

<http://beritatrans.com/2014/09/03/indonesia-singapura-sepakati-batas-laut/> diakses pada tanggal 1 April 2016

<http://www.mirajnews.com/id/masyarakat-ekonomi-asean-misi-perdamaian/74621> diakses pada tanggal 1 April 2016

http://strahan.kemhan.go.id/web/jdih/myupload/penegakan_hukum_di_laut.pdf diakses pada tanggal 3 April 2016

<http://www.bnppb.go.id/pengetahuan-bencana/potensi-ancaman-bencana> diakses pada tanggal 2 April 2016

<http://www.monitorday.com/detail/4995/masyarakat-ekonomi-asean-dan-misi-perdamaian/3> diakses pada tgl 5 April 2016

<http://www.merdeka.com/peristiwa/ini-perbandingan-kekuatan-armada-china-dengan-tni-al.html> diakses pada tanggal 5 April 2016.