



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA  
DALAM KONTEKS KETAHANAN NASIONAL INDONESIA  
ABAD 21**

**TESIS**

**Oleh :**

**Fika Monika  
NPM. 0806483834**

**PROGRAM PASCASARJANA  
KAJIAN STRATEGIK KETAHANAN NASIONAL  
UNIVERSITAS INDONESIA  
JAKARTA, JULI 2011**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA  
DALAM KONTEKS KETAHANAN NASIONAL INDONESIA  
ABAD 21**

**TESIS**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar  
Magister Sains (M.Si) Pada Program Studi Kajian Strategik  
Ketahanan Nasional**

**Oleh :**

**Fika Monika**

**NPM. 0806483834**

**PROGRAM PASCASARJANA  
KAJIAN STRATEGIK KETAHANAN NASIONAL  
UNIVERSITAS INDONESIA  
JAKARTA, JULI 2011**

**HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS**

**Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Fika Monika**

**NPM : 0806483834**

**Tanda Tangan : .....**

**Tanggal : .....**

## HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini telah berhasil dipertahankan di hadapan Sidang Panitia Ujian Tesis Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional Program Pascasarjana Universitas Indonesia, pada :

Hari : Kamis  
 Tanggal : 30 Juni 2011  
 Pukul : 14.00 – 16.00 WIB

Dan dinyatakan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains (M.Si) pada Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional, Program Pascasarjana, Universitas Indonesia.

Selanjutnya telah dilakukan perbaikan dan dilengkapi berdasarkan arahan hasil Sidang Panitia, dengan susunan kepanitiaan sebagai berikut :

### PANITIA PENGUJI

Ketua : Prof. Dr. Tb Ronny R. Nitibaskara (.....)  
 Sekretaris : Dr. Amirsyah Sahil, SE, M.Si (.....)  
 Anggota :

1. Prof. Dr. Wan Usman (.....)
2. Letjen TNI (Purn) Purbo S. Suwondo (.....)
3. Bantarto Bandoro, SH, MA (.....)

## ABSTRAK

Nama : Fika Monika  
Program Studi : Kajian Strategik Ketahanan Nasional  
Judul : Aspek Geostrategis Selat Malaka Dalam Konteks Ketahanan Nasional Indonesia Abad 21

Tesis ini bertujuan untuk mencari tahu bagaimana seharusnya peran Indonesia dalam menghadapi tantangan geostrategis Selat Malaka di abad 21. Memasuki abad 21 posisi Selat Malaka semakin kritis akibat pergeseran pusat kegiatan ekonomi dunia dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik. Yakni perburuan kritis *energy security* oleh negara-negara di Asia Timur Laut, yang berasal dari kawasan Timur Tengah melalui dinamika keamanan Samudera India. Dinamika baru ini menimbulkan implikasi serius pada persoalan keamanan (*security*) dan keselamatan pelayaran (*navigational safety*) di Selat Malaka yang kian kompleks dalam satu dekade terakhir, ditambah lagi adanya tuntutan ketersediaan infrastruktur logistik perdagangan di selat Malaka.

Penelitian ini dilakukan secara kualitatif dengan studi dokumen yang berkaitan dengan Selat Malaka selama kurun waktu 2001 hingga 2010. Penelitian ini telah membuktikan bahwa bangunan kapasitas Indonesia masih belum ideal untuk menjawab persoalan-persoalan di Selat Malaka yang muncul di sepuluh tahun pertama abad ini. Padahal posisi Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia, sudah seharusnya memiliki upaya paling keras dan sarana prasarana paling memadai dalam mengelola keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka juga dalam hal ketersediaan infrastruktur perdagangan yang berdaya saing di Selat Malaka.

Kata Kunci :

Selat Malaka Abad 21, *Energy Security*, Wawasan Nusantara, Keamanan dan Keselamatan Pelayaran, Logistik Perdagangan Maritim

## ABSTRACT

Name : Fika Monika  
Study Program : Kajian Strategik Ketahanan Nasional  
Title : Geostrategic Aspects of the Malacca Straits in the Context of National Security of Indonesia in the 21st Century

This thesis aims to find out how the ideal role of Indonesia facing the geo-strategic challenges in the Malacca Strait in the 21st century. Entering the 21st century, the position of Malacca Strait more critical due to a shift in the center of world economic activity from the Atlantic to Pacific. That is critical hunt for energy security by the countries of Northeast Asia, which originated from the Middle East region through the security dynamics of the Indian Ocean. The new dynamics raises serious implications on security issues and navigational safety in the Straits of Malacca which are increasingly complex in the last decade, plus the demands of trade logistics infrastructure availability in the Strait of Malacca.

The research was conducted qualitatively with the study of documents relating to the Straits of Malacca during the period 2001 to 2010. This study has shown that the capacity building of Indonesia is still not ideal to address issues that arise in the Strait of Malacca in the first decade of this century. Though the position of Indonesia as an archipelagic state in the world, it should have the hardest effort and the most appropriate infrastructure to manage the security and safety of shipping in the Strait of Malacca, and also in the availability of competitive trading infrastructure in the Straits of Malacca.

Keyword:

Strait of Malacca in the 21st Century, Energy Security, Wawasan Nusantara, Security and Safety Navigation, Maritime Trade Logistics

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil ‘alamin

Kepada Allah SWT, Tuhan Semesta Alam, yang Maha Luas Ilmu-Nya, segala puji syukur tidak akan pernah cukup peneliti haturkan, atas anugerah-Nya berupa setitik ilmu yang peneliti dapatkan selama menempuh studi di Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional, Universitas Indonesia.

Berkat kemudahan dan kekuatan dari Allah SWT, maka penulisan Tesis ini yang berjudul **Aspek Geostrategis Selat Malaka Dalam Konteks Ketahanan Nasional Indonesia Abad 21**, akhirnya berhasil diselesaikan.

Merupakan suatu perjalanan yang cukup panjang dari cukup banyak alternatif tema penelitian, sampai akhirnya peneliti menemukan minat besar pada kajian geostrategik mengenai Selat Malaka, yang kebetulan memiliki relevansi dengan bidang ilmu peneliti sebelumnya yaitu Geodesi.

Peneliti menganggap Tesis sebagai tugas akhir yang harus menjadi karya yang berbobot dan wahana pengkristalan pemikiran agar bisa bermanfaat bagi masyarakat banyak. Oleh karena itu, segala peluh dan daya usaha pun peneliti kerahkan untuk menyelesaikan tesis ini.

Bagaimanapun, peneliti sadar tesis ini masih jauh dari sempurna, dan juga tidak dapat dipisahkan dari bimbingan, dorongan, dan bantuan dari semua pihak yang telah berpartisipasi dalam proses penyelesaian Tesis ini. Oleh karena itu, peneliti ingin sekali mengucapkan terima kasih kepada:

1. Letjen TNI (Purn) Purbo S. Suwondo, selaku dosen pembimbing yang telah banyak berjasa dalam memberikan pemahaman, dan mengenalkan lebih dalam pada peneliti tentang kajian Geopolitik dan Geostrategi, serta dengan penuh kesabaran menyediakan berbagai literatur orisinil dan berbobot untuk mengarahkan peneliti dalam penyusunan tesis ini.
2. Bantarto Bandoro, SH, MA, selaku dosen pembimbing yang menginspirasi dan melatih peneliti untuk bisa berpikir analitik dalam kerangka studi Hubungan Internasional.
3. Dr. Amirsyah Sahil, SE, M.Si selaku Sekretaris Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional Universitas Indonesia, yang dengan kesabaran

dan kebijaksanaannya telah memberikan peneliti banyak kemudahan dalam menyelesaikan tesis ini.

4. Prof. Wan Usman selaku Dosen Penguji, yang memberikan pencerahan berupa pertanyaan paling berkesan bagi peneliti saat pengujian Tesis.
5. Prof. Dr. Tb Ronny R. Nitibaskara, selaku Ketua Program Kajian Strategik Ketahanan Nasional Pascasarjana Universitas Indonesia, yang telah memberikan peneliti kesempatan dalam menyelesaikan tesis ini.
6. Dirgo D. Purbo, selaku narasumber geopolitik energi yang telah berjasa memberikan banyak pencerahan terkait kerangka pikir mengenai Wawasan Nusantara, pemikiran '*out of the box*', serta banyak analisa dan data terkait persoalan seputar Selat Malaka.
7. Djumantoro Purbo, MA, selaku narasumber dari Kementerian Luar Negeri RI yang telah berjasa memberikan banyak ilustrasi faktual dan berbagai analisis situasi lapangan terkait dinamika diplomasi Indonesia di Selat Malaka.
8. Suami tercinta Rua Mariko, ST, yang dengan penuh kesabaran mendampingi, menyemangati, memberikan nasihat kesabaran serta perhatian dan sangat membantu pengerjaan Tesis ini dalam tataran teknis yang mendetail.
9. Orang tua peneliti, Ir. H. Anton Komara dan Hj. Fauziah yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melanjutkan pendidikan dan telah memberikan dukungan baik moral maupun material selama ini.
10. Adikku Ariestyanti Nurul Ilmi, yang banyak membantu pengetikan Tesis pada saat-saat kritis, Terimakasih ya De.
11. Teman-teman Program Kajian Strategik Ketahanan Nasional Pascasarjana Universitas Indonesia Angkatan 27, yang telah banyak membantu dan memberikan dukungan dalam menyelesaikan tesis ini, baik itu berupa diskusi atau informasi data. Terima kasih atas saran dan kritiknya.

Akhirnya peneliti berharap bahwa Tesis ini dapat memberikan sumbangan atau kontribusi bagi pengembangan Kajian Strategik Ketahanan Nasional khususnya, dan bagi kebangkitan Indonesia pada umumnya.

Jakarta, Juli 2011  
Peneliti,

Fika Monika

Universitas Indonesia



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GRAFIK.....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xvi</b>
<b>1. BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. JUDUL PENELITIAN .....	1
1.2. LATAR BELAKANG .....	1
1.2.1. Geopolitik Indonesia Di Antara Dua Samudera .....	1
1.2.2. Posisi Strategis Selat Malaka .....	11
1.2.3. Tantangan Pengelolaan Selat Malaka Bagi Indonesia .....	14
1.3. BATASAN MASALAH .....	21
1.4. PERTANYAAN PENELITIAN .....	22
1.5. TUJUAN PENELITIAN .....	22
1.6. MANFAAT PENELITIAN .....	22
1.7. METODE PENELITIAN .....	23
1.7.1. Metode Penelitian .....	23
1.7.2. Unit Analisis, Tempat, Waktu Dan Penelitian .....	24

1.7.3. Teknik Pengumpulan Data .....	24
1.7.4. Teknik Analisis Data .....	25
1.8. SISTEMATIKA PENULISAN .....	27
<b>2. BAB II STUDI LITERATUR .....</b>	<b>30</b>
2.1. DEFINISI .....	30
2.1.1. Geopolitik .....	30
2.1.2. Geostrategi .....	30
2.1.3. Geoekonomi .....	30
2.1.4. <i>Chokepoint</i> .....	31
2.2. KERANGKA TEORI .....	31
2.2.1. Kerangka Pemikiran .....	31
2.2.2. Wawasan Nusantara .....	34
2.2.3. Ketahanan Nasional .....	36
2.2.4. Pengertian Keamanan .....	37
2.2.4.1. Keamanan Maritim .....	38
2.2.4.2. Keamanan Energi .....	39
2.3. KETENTUAN HUKUM .....	40
2.3.1. Pengertian UNCLOS 1982 .....	40
2.3.2. Prinsip Negara Kepulauan .....	42
2.3.3. Hak dan Kewajiban Negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan .....	42
2.3.4. Prinsip Rezim Lintas .....	44
2.4. STUDI LITERATUR .....	46
<b>3. BAB III SELAT MALAKA JANTUNG MARITIM ABAD 21.....</b>	<b>47</b>
3.1. GLOBALISASI PERDAGANGAN MARITIM .....	50
3.1.1. <i>Choke-Point</i> .....	52
3.1.2. <i>Hub Port (Focal-Point)</i> .....	53

3.2. KERAWANAN ENERGI ASIA PASIFIK .....	54
3.2.1. Keamanan Energi .....	55
3.2.2. Keamanan Maritim Bagian Dari Keamanan Energi .....	63
3.2.3. Modernisasi Angkatan Laut .....	66
3.3. KONTESTASI MARITIM DI SAMUDERA HINDIA .....	68
3.3.1. Amerika Serikat .....	69
3.3.2. Cina .....	73
3.3.3. India .....	76
3.3.4. Jepang .....	79
3.3.5. Australia .....	81
3.3.6. Kompetisi Amerika Serikat dan Cina .....	83
3.3.7. Kompetisi Cina dan India .....	86
3.4. IMPLIKASI GEOSTRATEGIK TERHADAP SELAT MALAKA .....	89
3.4.1. Isu Keamanan di Selat Malaka .....	93
3.4.2. Isu Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan .....	99
3.4.3. Isu Logistik Perdagangan Maritim di Selat Malaka .....	104
<b>4. BAB IV PERANAN INDONESIA DALAM MENGELOLA ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA .....</b>	<b>107</b>
4.1. TANTANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS ABAD 21 .....	108
4.1.1. TANTANGAN INTERNASIONAL .....	109
4.1.1.1. Upaya Negara-negara Pengguna Selat .....	109
4.1.1.2. Era Perdagangan Bebas Dunia .....	116
4.1.2. TANTANGAN REGIONAL .....	118
4.1.2.1. Negara-negara Sekitar Perairan Selat Malaka .....	120
• Indonesia, Malaysia dan Singapura .....	120
• Thailand dan Myanmar .....	122
4.1.2.2. ASEAN <i>Connectivity</i> .....	124
4.2. BANGUNAN KAPASITAS INDONESIA SAAT INI .....	130

4.2.1. Kapasitas Pertahanan dalam Menangkal Ancaman Keamanan ( <i>Security Threat</i> ) di Selat Malaka .....	131
• Lantamal I Belawan .....	139
• Lantaman IV Tanjung Pinang .....	142
4.2.2. Kapasitas Menjaga Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan ( <i>Navigational Safety and Environment</i> ) di Selat Malaka .....	144
• Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) .....	149
• Naval VTS ( <i>Vessel Traffic System</i> ) .....	150
4.2.3. Kapasitas Infrastruktur Perdagangan di Selat Malaka .....	153
• Infrastruktur Lunak .....	155
• Infrastruktur Fisik .....	159
4.3. UPAYA STRATEGIS YANG BISA DILAKUKAN INDONESIA .....	167
<b>5. BAB V KESIMPULAN &amp; SARAN</b> .....	176
5.1. KESIMPULAN .....	176
5.2. SARAN .....	178
<b>REFERENSI</b> .....	180
<b>LAMPIRAN</b> .....	187

## DAFTAR GAMBAR

### BAB I

Gambar 1.1 Posisi Silang Indonesia .....	2
Gambar 1.2 Indonesia <i>Archipelagic Waters</i> berdasarkan UNCLOS 1982 .....	4
Gambar 1.3 Ilustrasi konsep Wawasan Nusantara .....	9
Gambar 1.4 Perdagangan Asia dan Trans-Pasifik .....	13
Gambar 1.5 <i>Hotspot</i> Selat Malaka .....	16

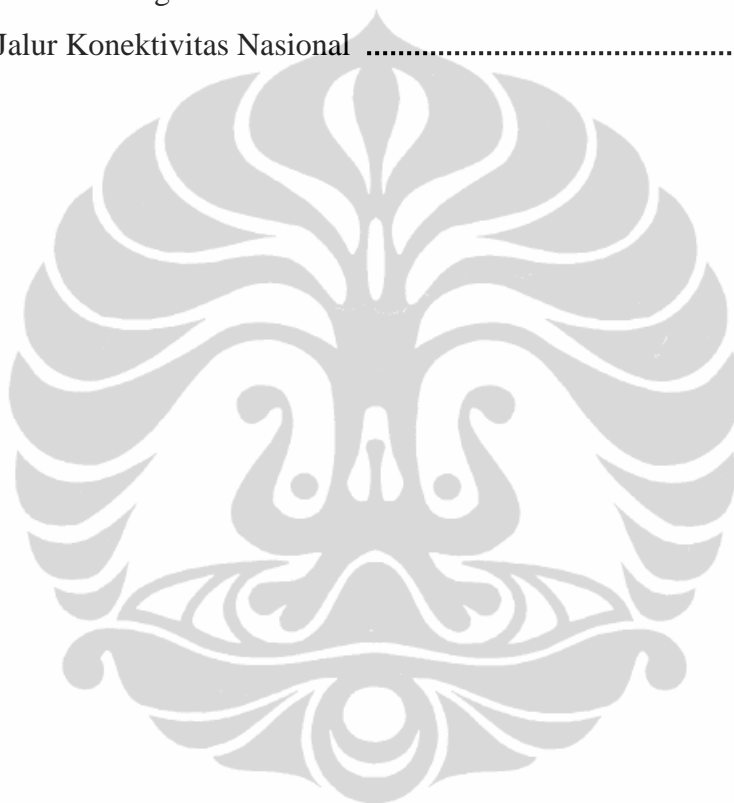
### BAB III

Gambar 3.1 Selat Malaka di antara Dua Samudera .....	48
Gambar 3.2 Pusat Ekonomi Dunia abad 21 .....	51
Gambar 3.3 Peta Suplai Minyak Dunia tahun 1978 .....	56
Gambar 3.4 Peta Suplai Minyak Dunia tahun 2008 .....	58
Gambar 3.5 Cadangan Minyak Dunia dalam Milyar Barrel .....	60
Gambar 3.6 Peta Rantai Pasokan Minyak dari Samudera India ke Pasifik .....	64
Gambar 3.7 Peta Samudera India .....	69
Gambar 3.8 Peta Detail Selat Malaka .....	90
Gambar 3.9 Peta Lokasi Serangan di Selat Malaka 2001-2005 .....	94

### BAB IV

Gambar 4.1 Jalur Pelayaran Dunia dan Peringkat Pelabuhan .....	108
Gambar 4.2 Posisi Myanmar dan Thailand .....	123
Gambar 4.3 Elemen Utama Penguatan Konektivitas ASEAN .....	125
Gambar 4.4 ASEAN/ Asian Highway Network Map .....	126
Gambar 4.5 Wilayah Kerja Lantamal I Belawan .....	140
Gambar 4.6 Peta Tanjung Pinang .....	143
Gambar 4.7 <i>Vessel Traffic Service (VTS)</i> di Bagian Selatan Selat Malaka .....	150

Gambar 4.8 Rancangan <i>Vessel Traffic Service</i> (VTS) bagian Utara Selat Malaka .....	151
Gambar 4.9 Peta Rancangan Infrastruktur Koridor Ekonomi Sumatera .....	154
Gambar 4.10 Peta Lokasi Usulan KEK di pesisir Selat Malaka .....	156
Gambar 4.11 Peta Pelabuhan Asia dan Muatan Kargonya tahun 2008 .....	165
Gambar 4.12 Peta Rancangan VTS di Selat Sunda .....	169
Gambar 4.13 Jalur Konektivitas Nasional .....	173



## DAFTAR GRAFIK

### BAB I

Grafik 1.1 <i>Trend and Future Estimation in the Malacca Strait</i> (Number of ships) .....	17
Grafik 1.2 Tren Serangan Perompakan di Asia Tenggara .....	18
Grafik 1.3 <i>Total of accident of ship and boat year 2001 – 2007</i> .....	18

### BAB III

Grafik 3.1 <i>Oil Imbalance by Region (1995 and 2005)</i> .....	61
Grafik 3.2 Anggaran Pertahanan Asia Pasifik, 2001-2008 .....	67

### BAB IV

Grafik 4.1 Anggaran Pertahanan Indonesia 2006 – 2010 .....	132
Grafik 4.2 Perbandingan Kapabilitas Angkatan Laut Negara-negara sekitar perairan Selat Malaka .....	135
Grafik 4.3 Perbandingan Jumlah SDM Angkatan Perang Negara-negara sekitar perairan Selat Malaka .....	136
Grafik 4.4 Grafik Arus Peti Kemas di Pelabuhan-pelabuhan Indonesia di Selat Malaka di bawah Pelindo I .....	166

## DAFTAR TABEL

### BAB I

Tabel 1.1 Tingkat Analisa dalam Hubungan Internasional .....	26
--	----

### BAB III

Tabel 3.1 Aksi Perompakan di Selat Malaka (Perairan Indonesia) 2003-2009 .....	95
Tabel 3.2 Data Trafik Kapal di Selat Malaka 1999-2007 .....	101
Tabel 3.3 Kecelakaan Pelayaran di Selat Malaka 2001-2007.....	102
Tabel 3.4 Tumpahan minyak di Selat Malaka 2000-2010 .....	103

### BAB IV

Tabel 4.1 Tawaran <i>User State</i> terhadap Pengamanan Selat Malaka kepada Indonesia Periode 2001-2010 .....	112
Tabel 4.2 Kerjasama Pertahanan Indonesia di Selat Malaka dengan <i>Littoral State</i> Periode 2001-2010 .....	119
Tabel 4.3 Institusi yang Berwenang Terhadap Persoalan Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut .....	131
Tabel 4.4 Perbandingan Anggaran Pertahanan Negara-negara ASEAN tahun 2007.....	133
Tabel 4.5 Upaya TNI AL terhadap Pengamanan Selat Malaka .....	137
Tabel 4.6 Pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia .....	137
Tabel 4.7 Realisasi Program Pembangunan Transportasi Laut 2005-2009 .....	146
Tabel 4.8 Kecukupan Fasilitas Kenavigasian Indonesia .....	148
Tabel 4.9 Perum Pelabuhan Indonesia: Cakupan Geografis .....	164



**ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA  
DALAM KONTEKS KETAHANAN NASIONAL INDONESIA  
ABAD 21**

**BAB I  
PENDAHULUAN**

**1. PENDAHULUAN**

**1.1. JUDUL PENELITIAN**

Judul penelitian ini adalah “**ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA DALAM KONTEKS KETAHANAN NASIONAL INDONESIA ABAD 21**”

**1.2. LATAR BELAKANG**

**1.2.1. GEOPOLITIK INDONESIA DI ANTARA DUA SAMUDERA**

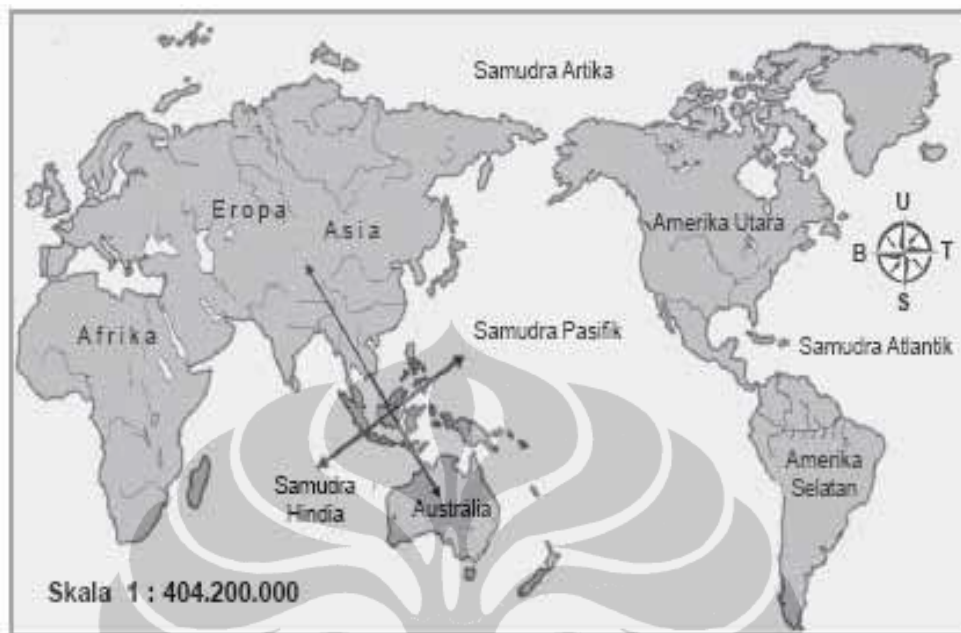
Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya merupakan lautan dengan sejumlah 17.508 pulau-pulau besar dan kecil. Total luas wilayah Indonesia adalah sembilan juta kilometer persegi; terdiri dari tiga juta kilometer persegi dalam bentuk daratan pulau-pulau, tiga juta kilometer persegi perairan laut kedaulatan (*sovereignty*) yaitu perairan di antara atau sekeliling pulau-pulau tersebut, serta tiga juta kilometer persegi lagi berupa perairan laut yang mengelilingi laut kedaulatan sebagai sabuk sebesar 200 mil laut dengan hak berdaulat (*sovereign rights*) di atas maupun di bawah permukaan, serta lapisan bawah dasar lautnya.<sup>1</sup>

Ditinjau dari konstelasi geografis, posisi Indonesia sangat strategis karena berada pada posisi silang dunia yakni berada di antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta di antara Benua Asia dan Benua

---

<sup>1</sup> Wahyono SK. *Indonesia Negara Maritim*. Teraju, 2009

Australia, yang juga merupakan jalur lalu lintas dunia baik laut maupun udara yang sangat padat.



Sumber: Atlas Indonesia dan Dunia, 2003

Gambar 1.1 Posisi Silang Indonesia<sup>2</sup>

Posisi Indonesia membentang di khatulistiwa, dari 95 derajat Bujur Timur sampai dengan 141 derajat Bujur Timur, serta dari 6 derajat Lintang Utara sampai dengan 11 derajat Lintang Selatan. Dengan panjang garis pantai pulau-pulaunya kurang lebih 81.000 kilometer. Di sepanjang garis pantai tersebut terdapat landas kontinen yang merupakan lanjutan daratan pantai yang menjorok ke luar sampai sejauh 200 mil laut.<sup>3</sup>

Kondisi geopolitik Indonesia sangat sarat dengan unsur-unsur strategis, dari unsur sumber daya alam hingga *sea lanes of communication* (SLOC). SLOC atau jalur-jalur pelayaran/perhubungan laut tersebut secara politik dan ekonomi sangat strategis, karena menyangkut kelangsungan hidup berbagai negara. Jalur laut tersebut membentang dari Teluk Persia ke arah barat menuju Eropa Barat, dan ke arah Timur menuju Asia Timur dan Amerika Serikat. Jalur ini merupakan bentangan garis energi minyak dan gas bumi yang tidak boleh terputus, karena hal tersebut sangat

<sup>2</sup> Sumber gambar : Atlas Indonesia dan Dunia, 2003

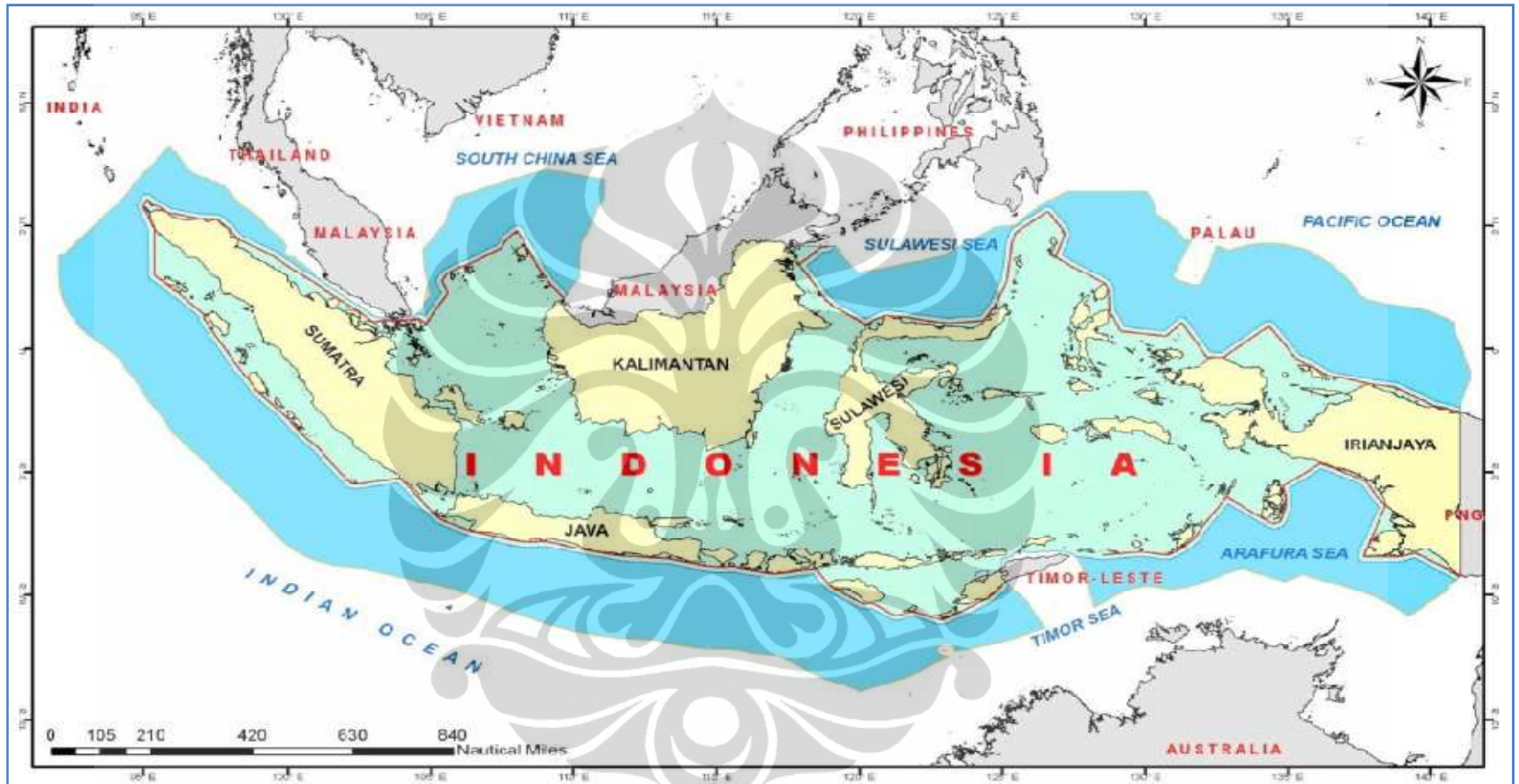
<sup>3</sup> Wahyono SK, idem

berkaitan dengan industri negara-negara maju. Dari 7 (tujuh) selat strategis di dunia, 4 (empat) di antaranya berada dalam wilayah kedaulatan Indonesia. Dengan demikian lautan Nusantara menjadi lautan yang kedudukannya sangat strategis tapi juga rawan keamanan dan bahaya ekologis.<sup>4</sup>



---

<sup>4</sup> Prof. Dr. Ermaya Suradinata, *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*, Suara Bebas 2005



Gambar 1.2 Indonesia Archipelagic Waters berdasarkan UNCLOS 1982<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Sumber : Rahmat Budiman, Direktorat Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri RI

## Negara Besar dan Kuat

Namun seluruh modal strategis yang dimiliki Indonesia tersebut tidak akan berarti banyak, jika Indonesia tidak tumbuh menjadi sebuah negara yang besar dan kuat; yang mampu mengelola seluruh kekayaan alamnya secara mandiri dan menyadari betul letak geografisnya yang sangat strategis. Sejarawan AJP Taylor (1954) mendefinisikan negara besar (*great power*) sebagai berikut "ujian bagi sebuah negara besar adalah ujian mengenai kekuatannya menghadapi peperangan." Negara besar adalah sebuah bangsa atau negara yang mempunyai kemampuan untuk menggunakan pengaruhnya dalam skala global. Negara-negara besar biasanya memiliki kekuatan ekonomi, militer, diplomatik serta kebudayaan, yang mampu membuat negara-negara lain yang lebih kecil perlu mempertimbangkan kekuatannya sebelum melakukan aksi-aksi sepihak.

Terdapat banyak teori yang merumuskan kekuatan pengaruh sebuah bangsa dan negara, salah satunya adalah Hans Morgenthau dalam bukunya "*Politics Among Nations*", mengemukakan unsur-unsur kekuatan nasional sebagai berikut (1) Geografi, (2) Sumber alam, (3) Kapasitas industri, (4) Kesiapsiagaan militer, (5) Penduduk, (6) Karakter nasional, (7) Semangat nasional, (8) Kualitas diplomasi, (9) Kualitas pemerintahan. Kemudian Kenneth Waltz (1983) penemu teori neo-realis hubungan internasional, menggunakan satu set dari 5 (lima) kriteria untuk menentukan kekuatan sebuah negara besar yaitu : besarnya populasi dan wilayah, dukungan sumberdaya, kapabilitas ekonomi, stabilitas dan kompetensi politik, dan kekuatan militer. Kriteria yang luas ini bisa dibagi menjadi tiga pilar utama, yaitu : kapabilitas kekuatan (*power capabilities*), aspek-aspek spasial, dan status.

Lyman Miller<sup>2</sup>, seorang peneliti dari Hoover Institution dan associate profesor National Security Affairs di US *Naval Postgraduate School* di Monterey California, dalam artikelnya "*China an Emerging Superpower?*" menguraikan bahwa, —komponen mendasar dari kekuatan

negara *super power* bisa diukur dari empat sumbu kekuatan yaitu : militer, ekonomi, politik, dan kebudayaan.<sup>6</sup>

Melampaui seluruh teori yang dibuat oleh pemikir-pemikir Barat, Abu Abdullah (2010) menyatakan bahwa kekuatan sebuah negara besar yang mampu berpengaruh dalam percaturan global, tidak hanya bertumpu pada keperkasaan militernya, ataupun kekuatan ekonominya. Akan tetapi kekuatan negara besar bertumpu pada mulanya pada kekuatan orisinalitas pemikirannya, nilai dan ideologi yang diembannya, ini yang utama dan pertama, baru kemudian didukung oleh kekuatan ekonomi dan militer serta kelihaihan politik diplomasinya. Ideologi atau pandangan hidup adalah landasan yang mengarahkan sebuah bangsa menuju kemakmuran. Ideologi merupakan pemikiran mendasar yang memancar darinya sistem atau berbagai peraturan hidup berbangsa dan bernegara. Kekuatan Ideologi terlihat dari bagaimana ia menjadi pandu dalam penyelesaian seluruh problematika bangsa dan negaranya. Oleh karena itu, jika sebuah negara melupakan pemikiran, nilai dan ideologi yang dimilikinya, maka niscaya negara tersebut akan mengabaikan misi mulianya untuk mengurus kepentingan seluruh rakyatnya, dan justru bisa terjebak pada sekedar melayani kepentingan negara lain atau bahkan kalangan elit semata.<sup>7</sup>

Di sisi lain perhatian yang besar terhadap lokasi geografis wilayah teritorialnya juga akan membuat sebuah negara menjadi kuat. Hal inilah yang diungkapkan oleh pemikiran Alfred T. Mahan<sup>8</sup>, yang menempatkan posisi geografis sebagai faktor pertama dalam menentukan kekuatan laut sebuah negara. Ia berpendapat bahwa pentingnya lokasi atau basis tertentu yang strategis, komunikasi yang efektif, sehingga kekuatan bisa dikoordinasikan, semua ini dibutuhkan agar supaya angkatan laut dapat mencapai sasaran-sasaran utamanya; pengendalian laut, kemampuan untuk menggunakan laut bagi diri sendiri dan tidak dapat digunakan oleh musuh negara.

<sup>6</sup> [http://www.stanford.edu/group/sjir/6.1.03\\_miller.html](http://www.stanford.edu/group/sjir/6.1.03_miller.html)

<sup>7</sup> Abu Abdullah, *Emerging World Order*, Pustaka Thariqul Izzah 2010

<sup>8</sup> A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, The Project Gutenberg eBook, September 26, 2004 [eBook #13529]

Sementara itu dalam konteks ketahanan sebuah negara atau *national resilience*, Wan Usman dalam tulisannya yang berjudul *Key Factor That Contribute to National Resilience*,<sup>9</sup> menguraikan bahwa secara teoritis terdapat faktor kunci yang memberikan kontribusi terhadap ketahanan nasional suatu bangsa yakni faktor kesejahteraan dan keamanan (*prosperity and security*). Kesejahteraan dan keamanan bagaikan dua sisi dari satu mata uang yang tidak bisa dipisahkan satu sama lainnya. Suatu negara tidak mungkin bisa menjadi makmur atau sejahtera tanpa keamanan, sementara masalah keamanan tidak mungkin dicapai tanpa adanya kesejahteraan. Untuk itu definisi ketahanan nasional adalah suatu kondisi dinamis dari suatu bangsa yang meliputi semua aspek kehidupan untuk tetap jaya, ditengah keteraturan dan perubahan yang selalu ada.

### **Wawasan Nusantara : Pemikiran Geopolitik Indonesia**

Indonesia pada hakikatnya memiliki pemikiran-pemikiran orisinal dari para *founding father* bangsa ini yang seharusnya menjadi landasan bagi prinsip dasar penentuan geopolitik Indonesia. Pemikiran-pemikiran orisinal ini sangat memberikan penekanan pada dua hal, yaitu nilai strategis lokasi geografis Indonesia dan karakter Indonesia sebagai negara kepulauan.

Bahkan Indonesia mencatat tonggak sejarah baru di bidang hukum laut dan memperkokoh kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) ketika pada tanggal 13 Desember 1957 Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja mengeluarkan sebuah pernyataan (deklarasi) mengenai Wilayah Perairan Negara Republik Indonesia. Pengumuman Pemerintah Indonesia tersebut yang sekarang dikenal dengan sebutan Deklarasi Djuanda itu disiapkan dalam rangka menghadiri Konferensi Hukum Laut di Jenewa pada bulan Februari 1958. Pengumuman Pemerintah Indonesia yang menyatakan Indonesia sebagai negara kepulauan itu mendapat protes keras dari Amerika Serikat, Australia, Inggris, Belanda, dan New Zealand,

---

<sup>9</sup> Prof. Wan Usman, *Daya Tahan Bangsa*, Jakarta : Program Studi PKN Universitas Indonesia, Cetakan I, 2003, hal. 174

tetapi mendapat dukungan dari Uni Soviet (waktu itu), dan Republik Rakyat Cina, Filipina, Ekuador.<sup>10</sup> Demikianlah perjuangan Indonesia yang merupakan Negara Kepulauan pada saat itu yang diperjuangkan oleh Mochtar Kusumaatmadja dari sejak Deklarasi Juanda 1957 hingga sampai diakuinya konsepsi tersebut oleh dunia internasional dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982).

Pemahaman geopolitik Indonesia secara filosofis juga tercermin dari salah satu pesan Panglima Besar Jenderal Soedirman (7 Juni 1946) yang mengatakan : **“Pertahankan rumah serta pekarangan kita sekalian”**. Makna dari pernyataan *rumah* kita itu dapat diartikan sebagai kepulauan beserta kekayaan isi perut bumi baik di daratan maupun di perairan, sementara yang dimaksud *pekarangan* itu adalah wilayah perairan dan daratan paling terluar yang langsung berhubungan dengan negara-negara tetangga. Begitu juga pemikiran dari presiden RI pertama, Sukarno menyampaikan pidato saat peresmian Lemhanas pada tanggal 20 Mei 1965 dengan judul **“Pertahanan Nasional dapat berhasil maksimal jika berdasarkan Geopolitik”**. Beberapa pemahaman inilah yang menjadikan konsepsi geopolitik Indonesia yang dikenal dengan **Wawasan Nusantara**.<sup>11</sup>

Kemudian konsepsi Wawasan Nusantara dipertegas kembali oleh Menhankam/ Pangab Jenderal Soeharto yang disampaikan dalam strategi HANKAMNAS di SESKOAD 1967 : *“Kita tidak boleh melupakan Wawasan Nusantara... Wawasan adalah aspek dari filsafah hidup atau sikap hidup yang ditentukan oleh lingkungan ataupun kondisi alamiah dimana manusia itu hidup, dimana manusia itu menentukan jalan dan cara mencapai tujuan hidup. Seluruh wilayah dan kekayaan alam Tanah Air yang terbagi dari kesatuan daratan, kesatuan lautan dan kesatuan udara ini dipandang sebagai satu keseluruhan yang bulat.”*<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Mochtar Kusumaatmadja, Bunga Rampai Hukum Laut, Binacipta, Bandung, 1978, hlm. 29

<sup>11</sup> Dirgo D. Purbo, *Perlu Dibentuk Dewan Strategi Kepentingan Nasional Republik Indonesia*, Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen volume VI no. 34. CSICI, Desember 2010

<sup>12</sup> Dirgo D. Purbo, *ibid.* Begitu juga pemikiran Purbo S. Suwondo mengenai Wawasan Nusantara sebagai sebagai alat integrasi nasional yang mencakup semua wawasan dari dimensi darat (wawasan perhiyau), laut (wawasan bahari), dan udara (wawasan dirgantara)



Hal ini selaras dengan upaya-upaya integrasi ABRI melalui Seminar ke-1 HANKAM (1966) dan RAKERHANKAM (1967) yang menghasilkan doktrin HANKAMNAS dan perjuangan “Catur Darma Eka Karma”. Dimana doktrin tersebut merupakan integrasi yang serasi dan bulat dari *wawasan pertiwi* (TNI AD), *wawasan bahari* (TNI AL) dan *wawasan dirgantara* (TNI AU) menjadi doktrin nasional dengan sebutan **Wawasan Nusantara**.<sup>13</sup>

Konsep Wawasan Nusantara dalam status juridisnya adalah negara kepulauan (*archipelagic states*) yang sudah diakui oleh masyarakat internasional dengan adanya Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 dalam Bab IV Pasal 46.<sup>14</sup> Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982. Prinsip hukum internasional tentang negara kepulauan juga ditegaskan kembali dalam Undang- Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.



Gambar 1.3 Ilustrasi konsep Wawasan Nusantara<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Purbo S. Suwondo, *Negara Kepulauan Indonesia dengan Wawasan Nusantara*, 27 September 2004

<sup>14</sup> yang berbunyi sebagai berikut : (a) “*archipelagic State*” means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands; (b) “*archipelago*” means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such. [Bab IV Pasal 46 UNCLOS 1982]

<sup>15</sup> Sumber Gambar : file presentasi Dirgo D. Purbo, analisis Geopolitik Energi PASKAL dan dosen tamu KSKN UI

Negara kepulauan adalah suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kepulauan berarti suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud ilmiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat, sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi, dan politik yang hakiki atau yang secara histories dianggap sebagai demikian.

Namun demikian pemikiran orisinal bangsa Indonesia ini, masih perlu dibingkai dan dilandasi oleh ideologi yang kuat. Agar secara operasional bisa melandasi visi dan strategi pengelolaan seluruh unsur-unsur strategis Indonesia yang bersifat implementatif. Apalagi jika dilihat, konsep Geopolitik Indonesia berupa Wawasan Nusantara ini sangat menekankan pada dua hal, yaitu nilai strategis lokasi geografis Indonesia dan karakter Indonesia sebagai negara kepulauan.

Di sisi lain, Geostrategi Indonesia sebagai praktek pelaksanaan Geopolitik Indonesia, dimana ia merupakan strategi dalam menerapkan konsep Wawasan Nusantara dengan cara menentukan kebijakan, tujuan dan sarana-sarana untuk mencapai tujuan nasional, memiliki dua sifat pokok :

- Bersifat daya tangkal, yang ditujukan untuk menangkal segala bentuk ancaman, gangguan, hambatan dan tantangan.
- Bersifat developmental/ pengembangan yaitu pengembangan potensi-potensi kekuatan baik dalam politik, ekonomi, sosial budaya dan hankam sehingga tercapai kesejahteraan rakyat.<sup>16</sup>

Akan tetapi sungguh ironi, pada faktanya gagasan Wawasan Nusantara selama ini masih menjadi sebatas pemikiran filosofis semata, tanpa implementasi sistemik yang nyata dalam pelaksanaan Geostrategi Indonesia.<sup>17</sup> Begitupun nampaknya dalam mengurai persoalan Selat

<sup>16</sup> Universitas Sriwijaya, BAHAN PERKULIAHAN MATA KULIAH PENGEMBANGAN KEPERIBADIAN (MPK) PENDIDIKAN KEWARGANEGARAAN (PKn), <http://pknmpkunsri.com/>

<sup>17</sup> Disarikan dari wawancara Dirgo D. Purbo, Analis Geopolitik Energi PASKAL dan dosen tamu KSKN UI

Malaka, sebagai bagian integral dari Indonesia, berbagai paket kebijakan politik dan hukum yang ada belum sepenuhnya mencerminkan pemahaman Wawasan Nusantara yang komprehensif.

### 1.2.2. POSISI STRATEGIS SELAT MALAKA

Selat Malaka adalah jalur laut terpendek yang bisa menghubungkan antara dua samudera penting di dunia yaitu Samudera India dan Samudera Pasifik di era perdagangan Trans-Pasifik. Maka tidaklah mengherankan jika *Robert D. Kaplan* menyebut Selat Malaka ini sebagai *the heart of Maritime Asia* yang merupakan *choke point* paling vital dalam perdagangan dunia saat ini, dimana Selat ini telah mempertemukan Samudera India dan Pasifik Barat.<sup>18</sup> Lokasi regionalnya merupakan jalur persimpangan (*crossroad*) antara konsentrasi industri, teknologi dan militer di Asia Timur laut, sub benua India dan sumber minyak di Timur Tengah, Australia dan Pasifik Tenggara.

Rute perdagangan dari samudera India menuju samudera Pasifik akan menjadikan Selat Malaka sebagai rute tercepat di antara dua samudera ini. Sebagai ilustrasi, bila ada enam kapal tanker konvensional berlayar pulang – pergi dari Jepang ke Teluk Persia, tidak boleh melalui Selat Malaka dan perairan Indonesia, maka memutar lewat Australia akan menambah jarak 5.800 mil laut, menunda kedatangan kapal-kapal tersebut selama 16 hari, dan menambah biaya tambahan bahan bakar sebesar 2,9 juta US dollar.<sup>19</sup> Maka harus diakui selain rute terpendek, Selat Malaka juga menyediakan biaya paling murah dalam dunia transportasi maritim.

Dari Samudera India yang luas, puluhan kapal-kapal supertanker raksasa dari sumur-sumur minyak di Teluk Persia akan melalui pos-pos pengintaian dan instalasi jaringan di Selat Malaka yang sebagian besar sedang dalam pembangunan yang mengelilingi Selat Malaka yang lebarnya enam mil. Menuju Pusan, Yokohama, dan semakin banyak ke Shanghai; di kawasan Samudera Pasifik Barat; dengan muatan lebih dari

<sup>18</sup> Robert D. Kaplan, *Monsoon : The Indian Ocean And The Future Of American Power*, halaman 261.

<sup>19</sup> Ji Guoxing, *Asian Pacific SLOC Security: The China Factor*, halaman 10.

lima belas juta barel tiap hari (hampir 20% konsumsi dunia). Ketika kapal – kapal super tanker raksasa mengarahkan pelayarannya ke Timur, alternatif tercepat adalah melalui Selat Malaka.<sup>20</sup> Berdasarkan data dari *Energy Information Administration* (EIA), pada tahun 2008 diperkirakan sekitar 18 juta barrel minyak mentah per hari melintasi Selat Malaka menuju Asia Timur Laut.<sup>21</sup> Total pengiriman minyak yang melintasi Selat ini tiga kali lebih besar dari Terusan Suez dan lima belas kali lebih besar dari Terusan Panama.<sup>22</sup>

Sementara itu kawasan Asia Pasifik telah muncul sebagai salah satu pusat strategis maritim dunia di abad ke 21 ini. Negara-negara Asia Pasifik adalah negara-negara dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, bahkan mungkin tertinggi di dunia saat ini, mengalahkan Amerika Serikat dan Eropa Barat. Namun untuk bisa mengimbangi pertumbuhannya yang demikian cepat, negara-negara di kawasan ini juga membutuhkan suplai energi yang besar. Sementara kawasan ini bukanlah kawasan penghasil minyak.

Posisi selat Malaka pun menjadi semakin kritis, seiring dengan kenyataan bahwa pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad-20 telah mengalami pergeseran dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik. Hampir 70% total perdagangan dunia saat ini berlangsung diantara negara-negara di Asia-Pasifik, atau lebih khusus lagi Asia Timur, wilayah yang diperkirakan memiliki ekonomi paling progresif di dunia. Beberapa pemikir Geopolitik dari Eropa dan Amerika menyebut pergeseran ini sebagai "*the end of the Atlantic era*".<sup>23</sup> Ini juga didukung oleh pandangan Robert D. Kaplan, dimana menurutnya fokus analisa geopolitik telah bergeser dari Eropa ke Asia. Hampir 70% total perdagangan dunia saat ini berlangsung diantara negara-negara di Asia-Pasifik.

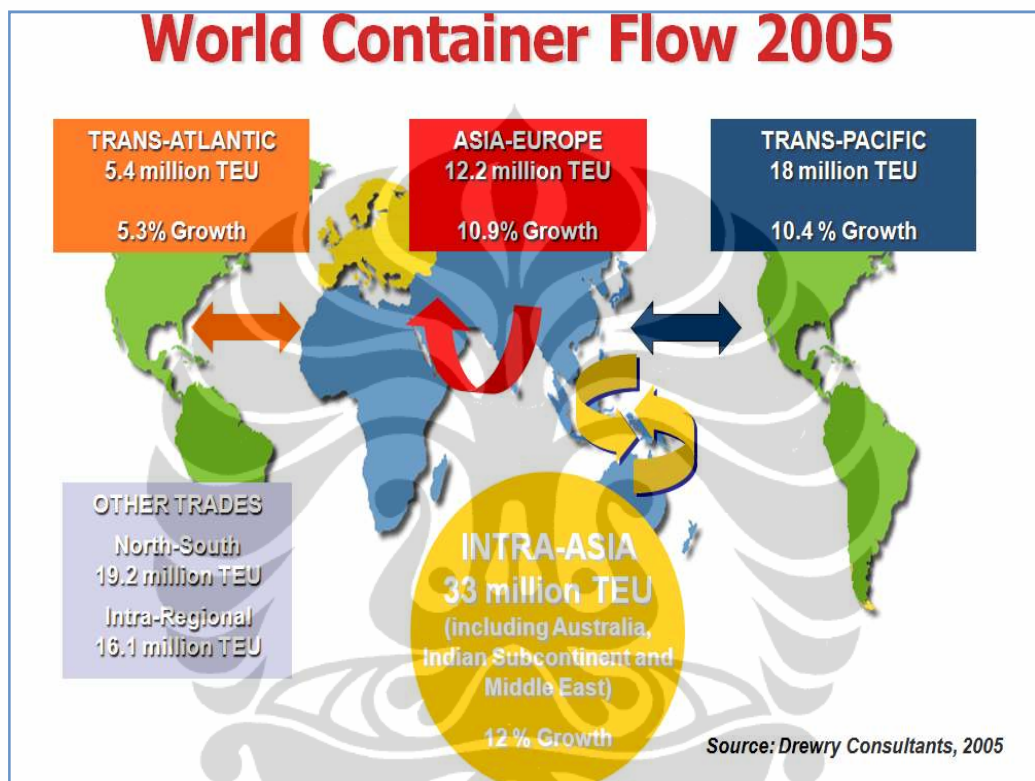
<sup>20</sup> Kent E. Calder, *Asia's Deadly Triangle*, Prehallindo, Jakarta 1998 halaman 9

<sup>21</sup> Asia Pacific Energy Research Centre, *APEC Energy Demand and Supply Outlook 2002*. Halaman 57

<sup>22</sup> Ahmad Dzakirin, *Ancaman Keamanan Maritim Di Selat Malaka Dekatkah Ancaman Itu?*, September 2010

<sup>23</sup> Dale Walton, *Geopolitics and the Great Powers in the Twenty-First Century: Multipolarity and the Revolution in Strategic Perspective*, London: Routledge, 2007

Dari gambar di bawah ini (gambar 1.4) kita bisa melihat bahwa perdagangan dunia, baik itu Timur-Barat dan mayoritas perdagangan dunia, semua berasal dari Asia. Bahkan perdagangan intra-Asia adalah yang terbesar, berikutnya adalah perdagangan Trans-Pasifik dimana hampir mencapai 4 (empat) kali lipat dari perdagangan Amerika Serikat dan seluruh Eropa.



Gambar 1.4 Perdagangan Asia dan Trans-Pasifik<sup>24</sup>

Berangkat dari perkembangan lingkungan strategis di abad 21 inilah, tantangan keamanan (*security*) dan keselamatan (*safety*) pelayaran di Selat Malaka menjadi sangat kritis. Di sisi lain banyaknya negara pemegang kepentingan (*stakeholders*) mendambakan untuk memiliki kontrol pada Selat Malaka atau setidaknya memiliki '*commanding power*' atas nama *the quest of energy security*. Hal ini telah membuat Selat Malaka menjelma menjadi layaknya arena bagi kompetisi kekuatan negara – negara besar.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Sumber gambar : Henry L. (Rick) Wen Jr. VP Business Development & Public Affairs OOCL (USA) Inc., 2006 AAFA International Sourcing, Customs & Logistics Integration Conference Savannah, March 22-24, 2006

<sup>25</sup> Institute of Defence and Strategic Studies, *ibid*, halaman 55

Bahkan Selat Malaka juga dipandang sebagai jalur strategis proyeksi Armada Laut negara-negara maritime besar dalam rangka *forward presence* dan *global engagement* ke seluruh dunia.

### 1.2.3. TANTANGAN PENGELOLAAN SELAT MALAKA BAGI INDONESIA

Tantangan terbesar Indonesia di Selat Malaka di abad ini adalah menghidupkan secara terus menerus orisinalitas konsep Wawasan Nusantara agar menjadi ruh dalam implementasi pengelolaan geostrategis Selat Malaka secara komprehensif. Tantangan keamanan dan keselamatan (*security and safety*) Selat Malaka sebagai wilayah yang sangat strategis secara ekonomi dan politis, menjadi faktor penting tidak hanya bagi pihak-pihak yang menggunakan jalur tersebut tetapi juga bagi negara-negara pantai (*littoral states*) serta kawasan sekitarnya. *Navigational safety* dan *pollution accidents* di selat dapat mengakibatkan gangguan yang sama merusaknya sebagaimana yang disebabkan oleh faktor ancaman keamanan (*security threats*).<sup>26</sup> Sehingga dengan demikian yang perlu dipahami bahwa keamanan di Selat Malaka sesungguhnya bukan terletak pada patroli keamanan semata atau aspek *security* saja, namun juga mengandung pengertian bahwa Selat Malaka harus bebas dari ancaman maupun gangguan terhadap aktifitas pemanfaatannya yaitu aspek *safety*.

Semua tantangan kontemporer yang terjadi di Selat Malaka di abad ini, banyak menyeret pada upaya internasionalisasi selat oleh negara-negara pengguna (*user states*). Padahal kecenderungan internasionalisasi ini akan berhadapan dengan eksistensi dan kedaulatan bangsa yang berkuasa atas wilayah darat, laut dan udara.<sup>27</sup> Oleh karena itu,

<sup>26</sup> Lee Seng Kong, *Enhancing Navigational Safety in the Malacca and Singapore Strait*, di dalam buku *Malacca Strait on Global Spot*, KAHMI 2005. Halaman 33

<sup>27</sup> Juwono Sudarsono, *Keamanan Navigasi Selat Malaka*, di dalam buku *Malacca Strait on Global Spot*, KAHMI 2005

beberapa syarat yang harus dipenuhi sehingga Selat Malaka bebas dari proses sekuritisasi / internasionalisasi, adalah :<sup>28</sup>

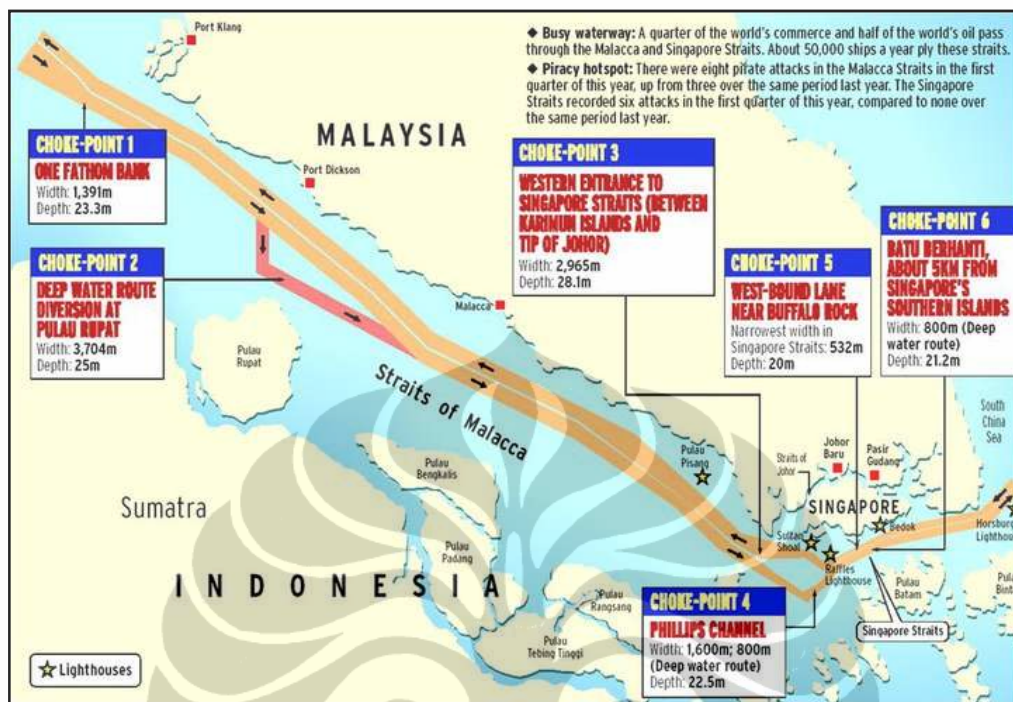
- a. Selat Malaka bebas dari ancaman kekerasan yang menggunakan kekuatan bersenjata terorganisir, serta yang memiliki kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan personel atau negara. Ancaman tersebut dapat berupa pembajakan, perompakan, sabotase obyek vital, peranjauan, hingga aksi teror bersenjata.
- b. Selat Malaka bebas ancaman navigasi yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi, seperti menara suar, sistem radar dan lain-lain, sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.
- c. Selat Malaka bebas ancaman kerusakan lingkungan dan sumber daya laut, yakni pencemaran dan perusakan ekosistem laut, eksploitasi yang berlebihan serta konflik pengelolaan sumber daya laut. Fakta menunjukkan bahwa konflik pengelolaan sumber daya (jalur selat) memiliki kecenderungan mudah dipolitisasi dan selanjutnya akan diikuti dengan penggelaran kekuatan militer
- d. Selat Malaka bebas dari pelanggaran hukum, yaitu pelanggaran hukum nasional maupun internasional, seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal migrant*, penyelundupan dan lain-lain.

Keadaan geografisnya mengakibatkan posisi selat Malaka selain paling menguntungkan juga mengandung sejumlah kerawanan yang kompleks. Kerawanan ini muncul akibat multiaspek, mulai dari aspek yuridis, geografis, navigasi, ancaman ekologis dan ancaman *security* lainnya. Namun demikian meskipun selat Malaka memiliki fitur-fitur navigasi yang tidak bersahabat, selat tersebut tetap merupakan rute yang menarik dan diinginkan oleh kapal-kapal internasional dibandingkan rute alternatif lainnya seperti selat Sunda dan Lombok-Makasar. Gambar

---

<sup>28</sup> Edhi Nuswantoro, *Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu*. Departemen Luar Negeri: Medan, 2005.

berikut ini memperlihatkan titik-titik rawan Selat Malaka yang sempit dan dangkal.



Gambar 1.5 Hotspot Selat Malaka<sup>29</sup>

Pintu masuk Selat Malaka dari Samudera Hindia melalui Laut Andaman adalah terletak antara Pulau Perak (Malaysia) dan *Diamond Point* (Indonesia) selebar 9,1 mil laut atau antara Pulau Penang (Malaysia) dan Ujung Tamiang (Indonesia) selebar 12,6 mil laut. Sedangkan dari Samudera Pasifik melalui Laut Cina Selatan, pintu masuknya terletak antara Taman Datok (Malaysia) dan Tanjung Pergam di Pulau Bintan (Indonesia) selebar 11,1 mil laut.<sup>30</sup> Selat Malaka sebagai jalur pelayaran yang terpendek menyebabkan selat ini menjadi jalur pelayaran yang ramai dengan kepadatan volume pelayaran yang berkisar 275 kapal setiap hari (data tahun 2000), mulai dari kapal tanker minyak, kapal kontainer, kapal barang dan kapal penumpang.<sup>31</sup> Lalu lintas kapal di selat Malaka dipastikan terus meningkat lebih dari 60.000 kapal setiap tahunnya.<sup>32</sup>

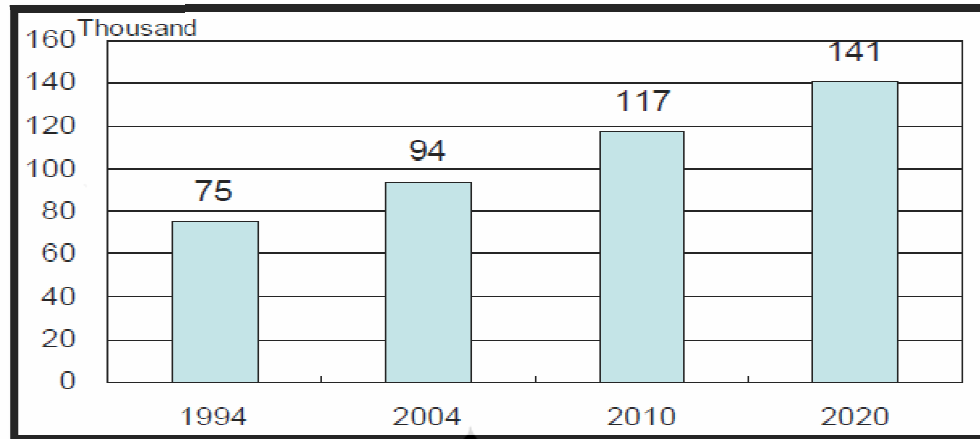
<sup>29</sup> Sumber Gambar : Dirgo D. Purbo, pengamat Geopolitik Energi PASKAL dan dosen KSKN UI

<sup>30</sup> Mochtar Kusumaatmadja, idem

<sup>31</sup> Ji Guoxing, *SLOC Security in the Asia Pacific*, Center Occasional Paper Asia-Pacific Center For Security Studies Honolulu, Hawaii, Februari 2000

<sup>32</sup> Ege Mihmanli, *Combating Piracy in the Strait of Malacca*, MUNDP 2011 Research Report





Grafik 1.1 *Trend and Future Estimation in the Malacca Strait (Number of ships)*<sup>33</sup>

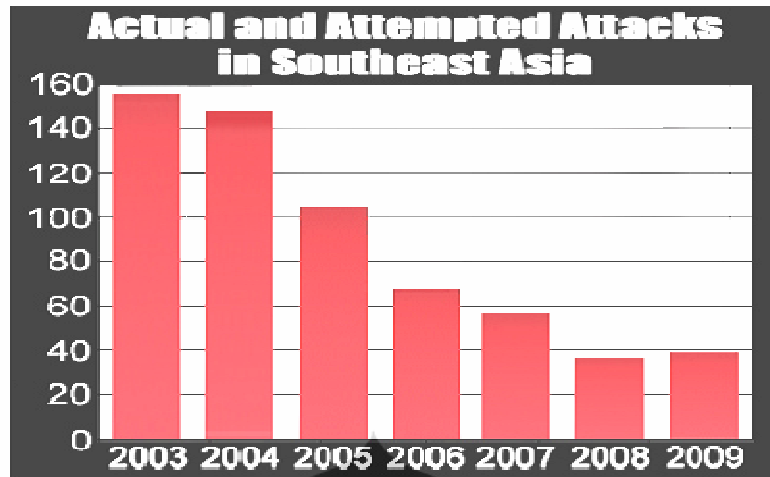
Dengan meningkatnya volume trafik dan kapal-kapal yang lebih besar transit di Selat, maka tugas untuk mengelola *navigational safety* akhirnya menjadi semakin meningkat kadar kesulitannya. Jika tren ini berlanjut, maka diprediksi pada tahun 2020, selat Malaka akan dilintasi oleh sekitar 150.000 kapal per tahun, dua kali lipat dari angka sekarang.<sup>34</sup> Bahkan di laporan lain oleh Maritime Institute of Malaysia (MIMA) mengungkap bahwa pada tahun 2024, trafik navigasi di Selat Malaka akan menjadi sekitar 122.640 transit setiap tahunnya<sup>35</sup>

Potensi gangguan keamanan dan keselamatan terhadap pelayaran di selat Malaka sangat besar sebagaimana tercermin dari naik turunnya jumlah aksi perompakan bersenjata (Grafik 1.2) dan kecelakaan kapal laut (Grafik 1.3) yang terjadi dalam beberapa tahun terakhir, berikut ini :

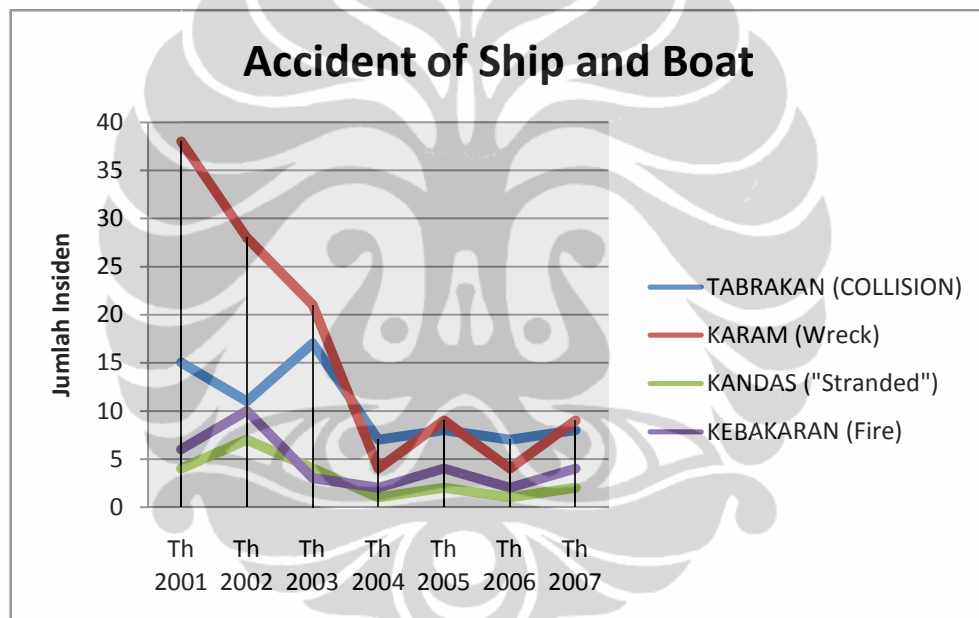
<sup>33</sup> Sumber gambar : Tetsuo Kotani, *Legal Expert's Workshop on Maritime Piracy in the Horn of Africa*, Ocean Policy Research Foundation, 7 April 2009

<sup>34</sup> R. Beckman, *The Future of Ocean Regime-Building-Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers.2009

<sup>35</sup> H. Ibrahim, *Analysis of Carrying Capacity and Critical Governance Strategies for the Straits of Malacca*. Paper presented at the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca "Chartering the Future", Kuala Lumpur, Malaysia 2009



Grafik 1.2 Tren Serangan Perompakan di Asia Tenggara<sup>36</sup>



Grafik 1.3 Total of accident of ship and boat year 2001 – 2007<sup>37</sup>

Tantangan pengelolaan *security* dan *safety* Selat Malaka di abad 21 ini menjadi semakin kompleks, melihat tren kenaikan jumlah kapal yang terus meningkat dan potensi kecelakaan kapal di Selat Malaka. Bagi Indonesia, tantangan ini harus disikapi secara serius dan

<sup>36</sup> Sumber gambar : ASI Global Response, *ibid.* halaman 5

<sup>37</sup> Sumber gambar : Marine Department of Malaysia

[http://www.ialathree.org/iwrap/index.php?title=Malacca Strait Traffic Volume and Incident Rates](http://www.ialathree.org/iwrap/index.php?title=Malacca%20Strait%20Traffic%20Volume%20and%20Incident%20Rates)

berkesinambungan. Mengingat sebagian besar wilayah teritorial Selat Malaka adalah wilayah kedaulatan negara.

Namun demikian sesuai dengan fungsi geostrategi Indonesia, yaitu sebagai daya tangkal dan pengembang potensi kekuatan, maka aspek geostrategis Selat Malaka tidak hanya dilihat sebatas pada bagaimana meminimalisir berbagai faktor ancaman dari aspek keamanan dan keselamatan pelayaran saja, akan tetapi juga harus mampu mencakup pengembangan potensi dan peluang strategis yang bisa dimanfaatkan Indonesia. Terutama dari kenyataan bahwa Selat Malaka adalah jalur perdagangan dunia yang menantang Indonesia untuk mengambil manfaat dari peluang tersebut guna meningkatkan ketahanan ekonomi nasional.

Keinginan untuk meningkatkan keamanan di perairan Indonesia sebenarnya untuk melindungi kepentingan nasional secara keseluruhan, baik menyangkut keamanan batas wilayah, keamanan sumberdaya ekonomi khususnya ekonomi maritim, serta pencegahan tindakan-tindakan ilegal, misalnya *illegal fishing, illegal migration, illegal trade of natural resources, illegal traffic of hazardous wastes, trafficking in persons, drugs and precursors*, dan juga termasuk didalamnya *piracy and sea robbery* dalam pelayaran.<sup>38</sup>

Berbicara tentang sumberdaya ekonomi, dimana Selat Malaka juga merupakan jalur perdagangan internasional (*sea lines of trades-SLOT*) maka kesiapan Indonesia untuk memanfaatkan secara optimal peluang-peluang strategis perdagangan internasional di Selat Malaka juga menjadi penting. Apalagi di era perdagangan bebas lintas batas seperti saat ini, kondisi infrastruktur pelabuhan –sebagai logistik perdagangan terpenting- Indonesia di Selat Malaka masih belum bisa bersaing, jika dibandingkan dengan infrastruktur pelabuhan Singapura dan Malaysia. Pelabuhan Indonesia kebanyakan hanya menjadi pelabuhan pengumpan (*feeder*) bagi pelabuhan negara tetangga di Selat Malaka. Fakta membuktikan bahwa 80-90% barang ekspor impor Indonesia harus dipindah-kapalkan

---

<sup>38</sup> Juwono Sudarsono, *Keamanan Navigasi Selat Malaka*, di dalam buku *Malacca Strait on Global Spot*, KAHMI 2005. Halaman 123 - 124

(*tranship*) di Singapura. Oleh karena itu membangun infrastruktur perdagangan di Selat Malaka yang berdaya saing sangat dibutuhkan Indonesia dalam mewujudkan ketahanan ekonominya.

Padahal secara geografis, kedudukan Indonesia berada di tengah-tengah Kawasan Timur Asia yang mempunyai potensi ekonomi sangat besar. Sebagai pusat gravitasi perekonomian global, Kawasan Timur Asia (termasuk Asia Tenggara) memiliki jumlah penduduk sekitar 50 persen dari penduduk dunia. Cina memiliki sekitar 1,3 miliar penduduk, sementara India menyumbang sekitar 1,2 miliar orang, dan ASEAN dihuni oleh sekitar 600 juta jiwa. Dalam aspek perdagangan global, dewasa ini perdagangan *South to South*, termasuk transaksi antara India – Cina – Indonesia, menunjukkan peningkatan yang cepat. Sejak 2008, pertumbuhan ekspor negara berkembang yang didorong oleh permintaan negara berkembang lainnya meningkat sangat signifikan (kontribusinya mencapai 54 persen). Hal ini berbeda jauh dengan kondisi tahun 1998 yang kontribusinya hanya 12 persen.

Demikianlah aspek-aspek geostrategis di Selat Malaka, yang mencakup pemetaan potensi dan ancamannya secara komprehensif. Indonesia harus mampu merumuskan strategi agar bisa menanggulangi ancaman persoalan keamanan (*security*), keselamatan (*safety*) pelayaran, hingga sampai pada pembangunan infrastruktur perdagangan sebagai reaksi Indonesia dalam mengelola potensi ekonomi maritim di Selat Malaka.

Tantangan terbesar Indonesia adalah mengimplementasikan konsep Wawasan Nusantara yang mencakup kenyataan geografi wilayahnya sebagai negara kepulauan, untuk mengelola aspek-aspek geostrategis Selat Malaka di era abad 21 ini. Seluruh aspek ini harus dikelola dan diatur secara terintegrasi, sesuai dengan konsep Wawasan Nusantara dan hak-hak yurisdiksi Indonesia sebagai negara kepulauan.

### 1.3. BATASAN MASALAH

Memasuki abad 21 ini, Selat Malaka semakin menjadi arena akbar kompetisi global dalam rangka perburuan kritis *energy security* negara-negara di Asia Timur Laut, yang diambil dari kawasan Timur Tengah melalui dinamika keamanan Samudera India dan Selat Malaka. Sehingga apapun yang terjadi di Selat Malaka sebagai SLOC (*sea lanes of communication*) dan SLOT (*sea line of trade*) berskala dunia akan menimbulkan dampak yang luar biasa bukan hanya di tataran regional tapi juga internasional.

Persoalan keamanan (*security*) dan keselamatan pelayaran (*navigational safety*) di Selat Malaka yang kian kompleks dalam satu dekade terakhir, ditambah lemahnya infrastruktur perdagangan Indonesia di selat; jelas membutuhkan keseriusan dan kapabilitas Indonesia, agar bisa mengelola aspek-aspek geostrategis Selat Malaka demi terwujudnya ketahanan nasional Indonesia di Abad 21 ini. Dengan demikian Indonesia bisa mengimbangi dinamika internasional sekaligus bisa mempertahankan kedaulatan negara di Selat Malaka.

Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia, sudah seharusnya memiliki upaya paling keras dan sarana prasarana paling memadai dalam mengelola keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka juga dalam hal ketersediaan infrastruktur perdagangan yang berdaya saing di Selat. Namun demikian nampaknya kapabilitas Indonesia di Selat Malaka masih perlu terus ditingkatkan, mengingat kondisi yang demikian kompleks akibat kekuatan negara-negara besar yang terus mencoba berkompetisi menanamkan pengaruhnya untuk mengamankan kepentingannya serta dampak dari era perdagangan bebas – lintas batas yang tidak bisa dihindari.

Sebagai fokus masalah, peneliti membatasinya pada peran Indonesia dalam aspek geostrategis Selat Malaka di abad 21 ini tepatnya periode 2001-2010, dimana pada periode ini dinamika tantangan geopolitik geostrategi Selat Malaka menjadi semakin kompleks akibat kontestasi global di antara dua samudera.

#### **1.4. PERTANYAAN PENELITIAN**

- 1.4.1. Bagaimanakah dinamika Selat Malaka dalam satu dekade pertama abad ke 21 ini?
- 1.4.2. Sejauh mana kontestasi kekuatan besar Asia Pasifik dan Samudera India mempengaruhi dinamika keamanan dan keselamatan pelayaran, serta kebutuhan infrastruktur perdagangan di Selat Malaka?
- 1.4.3. Bagaimana peranan dan kapasitas Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dan berdaulat di Selat Malaka pada abad 21 dalam mengelola aspek-aspek geostrategis Selat Malaka?

#### **1.5. TUJUAN PENELITIAN**

- 1.5.1. Untuk mendapatkan gambaran dinamika Selat Malaka sepanjang dekade pertama abad ke-21, tepatnya periode tahun 2001-2010.
- 1.5.2. Untuk mengukur kadar pengaruh dari kontestasi kekuatan besar Asia Pasifik dan Samudera India terhadap ancaman keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka, serta kebutuhan pengembangan infrastruktur perdagangan di Selat Malaka.
- 1.5.3. Untuk mengkaji peranan dan kapasitas Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dan berdaulat di Selat Malaka pada abad 21, dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan mengembangkan potensi dari peluang perdagangan di Selat Malaka.

#### **1.6. MANFAAT PENELITIAN**

- 1.6.1. Secara teoritis, melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi Kajian Stratejik Ketahanan Nasional dan memperkaya hasil penelitian yang telah ada mengenai permasalahan keamanan di Selat Malaka, hubungan internasional di Selat Malaka yang terkait *energy security* di Asia Pasifik dan keamanan maritim di Samudera India.

- 1.6.2. Memberikan masukan kepada lembaga terkait khususnya Departemen Pertahanan dan Departemen Luar Negeri agar Indonesia bisa mengambil sikap dan langkah yang terbaik dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.
- 1.6.3. Sebagai referensi kajian strategik di bidang pertahanan dan keamanan.

## 1.7. METODE PENELITIAN

### 1.7.1. Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan dilakukan adalah Penelitian Kualitatif. Sedangkan jenis penelitiannya deskriptif. Sementara data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang lebih bersifat sekunder.

Menurut *John W. Creswell*, penelitian Kualitatif adalah penelitian yang bersifat interpretatif dan menggunakan metode induktif. Dalam penelitian kualitatif, peneliti akan lebih mengutamakan proses daripada hasil dengan jalan memfokuskan diri pada proses pengumpulan dan analisis data dalam upaya untuk membangun abstraksi, konsep, hipotesis dan teori dari hal-hal yang lebih terperinci.<sup>39</sup> Oleh karena itu penelitian ini akan dilakukan secara deskriptif analitis, yang menekankan pada pengumpulan dan analisa teks tertulis (studi kepustakaan) dan terungkapkan (pernyataan/ wawancara).

Dengan cara deskriptif analitis, akan dilakukan upaya analisis dan interpretasi terhadap kondisi-kondisi yang terjadi terkait faktor keamanan energi Asia Pasifik dan stabilitas keamanan maritim di Samudera India, bagaimana implikasi dua faktor geopolitik tersebut terhadap kondisi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka sepanjang kurun waktu 2001 sampai 2010. Kemudian dilakukan kajian bagaimana peranan

---

<sup>39</sup> John W. Creswell, *Research Design : Qualitative and Quantitative Approach* (London : Sage Publications, 1994), p. 145

Indonesia sebagai negara pantai Selat Malaka sekaligus negara kepulauan terbesar dalam mengelola aspek geostrategis Selat Malaka ini dalam menghadapi tantangan keamanan dan keselamatan pelayaran, serta kebutuhan pengembangan infrastruktur perdagangan di Selat Malaka di abad 21 ini.

### **1.7.2. Unit Analisis, Tempat, Waktu dan Penelitian**

Unit analisis penelitian ini adalah Ketahanan Nasional Indonesia, Keamanan Energi Asia Pasifik, dan Stabilitas Keamanan Maritim di Selat Malaka.

Lokasi penelitian ini, sebagaimana halnya penelitian yang bersifat kepustakaan, dilakukan di Jakarta. Sementara waktu penelitian dimulai dari bulan Juni 2010 sampai Juni 2011. Adapun jangka waktu enam bulan tersebut akan dialokasikan dalam beberapa tahap; yakni tahap pengumpulan data awal, pengajuan judul thesis, konsultasi dengan dosen pembimbing, seminar proposal Thesis, pengumpulan dan penganalisaan data, penulisan dan konsultasi dan pengujian Tesis.

### **1.7.3. Teknik Pengumpulan Data**

Untuk mendapatkan jawaban yang mendalam dari permasalahan yang dirumuskan dan sejalan dengan manfaat penelitian yang diharapkan, penulis berusaha mengumpulkan data yang diperlukan untuk melakukan penelitian. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- a. Penelitian literatur/ kepustakaan, yaitu mempelajari literatur, dokumen dan laporan lain mengenai segala sesuatu yang terkait dengan penelitian yang dilakukan, dengan mencari bahan-bahan berupa buku, jurnal, situs internet dan sumber-sumber kepustakaan lainnya.
- b. Penelitian dokumentasi berbagai fakta historis maupun aktual tentang dinamika hubungan negara-negara pantai Selat Malaka,



Keamanan Energi Asia Pasifik, dan Stabilitas Keamanan Maritim di Selat Malaka.

- c. Wawancara/ interview, yaitu pengumpulan data dengan jalan melakukan Tanya jawab dengan narasumber yang mengetahui permasalahan dengan obyek penelitian.

Ketiga teknik ini saling mengisi, sementara penelitian kepustakaan dan dokumentasi merupakan metode utama yang lazim digunakan dalam analisa politik luar negeri, yaitu analisa tentang tujuan, analisa sebab akibat, serta analisa struktur dan proses.<sup>40</sup>

Data tersebut dikumpulkan, diseleksi dan diklasifikasikan menurut derajat relevansi dengan objek penelitian, guna mencapai sasaran kajian yang objektif, sistematis serta dapat dipertanggungjawabkan.

#### 1.7.4. Teknik Analisis Data

Data yang relevan berdasarkan hasil seleksi dan klasifikasi kemudian disusun dan dirinci, guna mendeskripsikan fenomena secara utuh dan tertata sehingga mudah dipahami. Setelah data dideskripsikan, selanjutnya dilakukan analisis secara mendalam terhadap berbagai data tersebut berdasarkan tingkat reabilitas (*reability*) dan validitas (*validity*)- nya.

Sesuai dengan disiplin ilmu Hubungan Internasional, penelitian ini dituntut untuk mampu mendeskripsikan, menjelaskan dan memberikan analisa yang tajam dan tepat terkait fenomena internasional yang terjadi. Dimana salah satu kunci keberhasilannya adalah ketepatan menentukan tingkat analisa (*level of analysis*) yang akan digunakan dalam memahami fenomena internasional yang terjadi.

---

<sup>40</sup> Mohtar Mas' oed, *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi* (Jakarta : LP3ES, 1994), hal. 300-302

Unit Analisa \ Unit Eksplanasi	Individu & Kelompok	Negara-Bangsa	Sistem Regional & Global
Individu & Kelompok	Korelasionis	Reduksionis	Reduksionis
Negara-Bangsa	Induksionis	Korelasionis	Reduksionis
Sistem Regional & Global	Induksionis	Induksionis	Korelasionis

Tabel 1.1 Tingkat Analisa dalam Hubungan Internasional <sup>41</sup>

Penelitian ini menggunakan model induksionis, karena unit eksplanasinya adalah konstelasi geopolitik di Samudera Hindia dan Pasifik Barat, dan unit analisisnya adalah negara Indonesia selaku negara pantai Selat Malaka sekaligus negara kepulauan terbesar. Disebut model induksionis jika tingkat unit eksplanasinya lebih tinggi dari tingkat unit analisisnya.

Unit analisa adalah obyek yang perilakunya akan dianalisa atau disebut juga dengan *variabel dependen*. Sementara unit eksplanasi adalah obyek yang mempengaruhi perilaku unit analisa yang akan digunakan atau disebut juga sebagai *variabel independen*. Dengan demikian, dalam melakukan penganalisaan masalah, unit analisa dan unit eksplanasi saling terkait. <sup>42</sup>

Proses analisis dimulai dari intepretasi terhadap dinamika geopolitik di Samudera Hindia dan Pasifik Barat sepanjang dekade pertama abad ke 21, kemudian dianalisa bagaimana implikasinya terhadap kondisi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka sepanjang kurun waktu 2001 sampai 2010. Setelah data dideskripsikan, selanjutnya dilakukan kajian secara mendalam terhadap data tersebut sehingga bisa diketahui bagaimana sebuah masalah menimbulkan masalah lain. Baru selanjutnya dikaitkan dengan peran strategis Indonesia sebagai negara pantai Selat Malaka sekaligus negara kepulauan terbesar dalam mengelola

<sup>41</sup> Mohtar Mas' oed, Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi, Jakarta: LP3ES, 1994.

<sup>42</sup> Mohtar Mas' oed, *ibid*.

aspek geostrategis Selat Malaka, khususnya untuk menghadapi tantangan keamanan dan keselamatan pelayaran, serta kebutuhan pengembangan infrastruktur perdagangan di Selat Malaka di abad 21 ini.

Setelah didapat analisis tentang korelasi di atas, proses berikutnya adalah mengkaitkannya dengan level yang lebih tinggi yakni sistem internasional yang terkait dengan geopolitik energi di Asia Pasifik dan Samudera India. Bagaimanakah upaya negara-negara besar pengguna selat, khususnya Amerika Serikat, China, India, Australia dan Jepang untuk menanamkan pengaruhnya di Selat Malaka demi mengamankan kepentingannya. Langkah berikutnya adalah mengidentifikasi peran & kapasitas ideal Indonesia dalam mengelola aspek geostrategis Selat Malaka.

Disamping itu akan dilakukan proses analisis pada isi wawancara dengan pihak-pihak terkait, dimana tujuan wawancara adalah memperkuat analisis isi dokumen melalui pengumpulan data pengalaman nyata dari para responden terkait.

## **1.8. SISTEMATIKA PENULISAN**

Dengan merujuk pada judul tesis yang telah dikemukakan, maka proses pengumpulan dan penelusuran data yang dijadikan sebagai bahan untuk menganalisis masalah dalam penelitian ini akan diuraikan dengan menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Bab ini berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

## **BAB 2 STUDI LITERATUR**

Bab ini berisi uraian dari kerangka teoritik, kerangka pemikiran yang mencakup pengertian dari konsep-konsep yang digunakan untuk membedah persoalan dalam kajian tesis ini. Lebih lanjut, bab ini juga mengulas tentang studi literatur dari berbagai tulisan ilmiah yang dijadikan referensi dalam penulisan Tesis ini.

## **BAB 3 SELAT MALAKA JANTUNG MARITIM ABAD KE 21**

Bab ini berisi gambaran dinamika Selat Malaka sepanjang dekade pertama abad ke – 21. Dijelaskan bagaimana percaturan kepentingan negara-negara besar di Selat Malaka khususnya Amerika Serikat, China, India, Australia dan Jepang, dalam kaitannya dengan kepentingan persaingan *energy security* di Asia Pasifik dan keamanan maritim di Samudera India. Berikutnya dibahas bagaimana implikasi lingkungan strategis tersebut yang kemudian menjadi tantangan bagi Indonesia dalam mengelola keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

## **BAB 4 PERANAN INDONESIA DALAM MENGELOLA ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA**

Bab ini merupakan pembahasan dan analisis atas latar belakang permasalahan yang di angkat dalam tesis ini. Bab ini meliputi kajian geografis wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan sekaligus negara pantai Selat Malaka, dengan pandangan geopolitiknya berupa Wawasan Nusantara. Kemudian dibahas bagaimana upaya Indonesia dengan pandangan khasnya tersebut dalam menjawab tantangan keamanan dan keselamatan pelayaran Selat Malaka di abad ini.

## **BAB 5 KESIMPULAN & PENUTUP**

Bab ini terdiri dari uraian tentang kesimpulan terhadap hasil penelitian dan saran-saran yang dianggap berguna bagi pemerintah sebagai pembuat kebijakan.



## BAB II

### STUDI LITERATUR

## 2. STUDI LITERATUR

### 2.1. DEFINISI<sup>43</sup>

#### 2.1.1. Geopolitik

-Suatu studi tentang pengaruh dari beberapa faktor seperti geografi, ekonomi dan demografi terhadap politik sebuah negara, khususnya politik luar negerinya. (*a study of the influence of such factors as geography, economics, and demography on the politics and especially the foreign policy of a state*).

-Sebuah kombinasi dari faktor politik dan geografis yang memberikan ciri terhadap suatu negara atau wilayah tertentu. (*a combination of political and geographic factors characterizing a particular state or region*).

#### 2.1.2. Geostrategi

-Suatu cabang geopolitik yang berhubungan dengan strategi (*a branch of geopolitics that deals with strategy*)

-Sebuah kombinasi faktor geopolitik dan strategis yang memberikan ciri terhadap wilayah geografis tertentu (*the combination of geopolitical and strategic factors characterizing a particular geographic region*).

-Penggunaan oleh pemerintah strategi yang didasarkan pada geopolitik (*the use by a government of strategy based on geopolitics*).

#### 2.1.3. Geoekonomi

-Sebuah kombinasi faktor ekonomi dan geografis yang berkaitan dengan perdagangan internasional (*the combination of economic and geographic factors relating to international trade*).

---

<sup>43</sup> Definisi –definisi ini diambil dari kamus *Webster's Third New International Dictionary* yang direkomendasikan Purbo S. Suwondo, 30 Juni 2011

-Sesuatu yang ditandai oleh kondisi ekonomi atau politik yang dipengaruhi oleh faktor geografis dan eksis atau dilakukan di tingkat internasional (*characterized by economic conditions or politics that are influenced by geographic factors and exist or are carried out on the international level*).

#### **2.1.4. Chokepoint**

-Suatu rute sempit strategis yang menyediakan perjalanan melalui atau ke wilayah lain (*a strategic narrow route providing passage through or to another region*).

-Leher botol/ kemacetan (sempit atau terbatas seperti leher botol), *bottleneck (narrow or confined like a bottleneck)*

## **2.2. KERANGKA TEORI**

### **2.2.1. KERANGKA PEMIKIRAN**

Di balik keberhasilan Indonesia yang telah memperjuangkan lebar laut teritorial sejauh 12 mil laut sejak Deklarasi Djuanda 1957, dan perjuangan yang terpenting diterimanya konsep wawasan nusantara menjadi negara kepulauan oleh dunia internasional melalui UNCLOS 1982; adalah tersimpannya tanggung jawab besar dalam memanfaatkan perairan Indonesia (perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial) dan kekayaan sumber daya alam di dalamnya dengan seoptimal mungkin bagi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat Indonesia. Tanggung jawab besar yang diemban oleh NKRI ini untuk menjadikan negara ini menjadi negara besar yang memberikan kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia sesuai dengan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Pemerintah Indonesia mempunyai peranan yang maha penting untuk menjaga Indonesia sebagai negara kepulauan yang mempunyai wilayah laut sangat luas dan mengelola kekayaan sumber daya alamnya dengan baik dan benar. Termasuk Selat Malaka sebagai bagian integral teritorial kedaulatan Indonesia, dimana memasuki abad dua puluh satu ini,

Robert D. Kaplan menyebut Selat Malaka sebagai *the heart of Maritime Asia* atau jantungnya maritim Asia. Selat Malaka merupakan *choke point* paling vital dalam perdagangan dunia saat ini, dimana Selat ini telah mempertemukan Samudera India dan Pasifik Barat.<sup>44</sup> Segala bentuk ancaman di Selat Malaka bukan saja menjadi ancaman terhadap tiga negara pantai akan tetapi sekaligus bagi negara-negara pengguna Selat Malaka.<sup>45</sup>

Prinsip dasar pemahaman geopolitik Indonesia secara filosofis tercermin dari salah satu pesan Panglima Besar Jenderal Soedirman (7 Juni 1946) yang mengatakan : **“Pertahankan rumah serta pekarangan kita sekalian”**. Makna dari pernyataan *rumah* kita itu dapat diartikan sebagai kepulauan beserta kekayaan isi perut bumi baik di daratan maupun di perairan, sementara yang dimaksud *pekarangan* itu adalah wilayah perairan dan daratan paling terluar yang langsung berhubungan dengan negara-negara tetangga. Begitu juga pemikiran dari presiden RI pertama, Sukarno menyampaikan pidato saat peresmian Lemhanas pada tanggal 20 Mei 1965 dengan judul **“Pertahanan Nasional dapat berhasil maksimal jika berdasarkan Geopolitik”**. Beberapa pemahaman inilah yang menjadikan konsepsi geopolitik Indonesia yang dikenal dengan Wawasan Nusantara.<sup>46</sup>

Sebagai negara pantainya, Selat Malaka merupakan bagian integral dari teritorial resmi Republik Indonesia. Untuk itulah diperlukan pemikiran geostrategis terkait Selat Malaka, hal ini penting karena setiap bangsa yang telah menjadi negara membutuhkan strategi dalam memanfaatkan wilayah negara sebagai ruang hidup nasional untuk menentukan kebijakan, sarana dan sasaran perwujudan kepentingan dan tujuan nasional melalui pembangunan sehingga bangsa itu tetap eksis dalam arti ideologis, politis, ekonomis, sosial budaya dan hankam.

<sup>44</sup> Robert D. Kaplan, *Monsoon : The Indian Ocean And The Future Of American Power*, halaman 261.

<sup>45</sup> Bantarto Bandoro, [www.dmc.dephan.go.id](http://www.dmc.dephan.go.id)

<sup>46</sup> Dirgo D. Purbo, *Perlu Dibentuk Dewan Strategi Kepentingan Nasional Republik Indonesia*, Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen volume VI no. 34. CSICI, Desember 2010



Geostrategi adalah cabang dari geopolitik yang berhubungan dengan strategi, yang merupakan kombinasi dari faktor-faktor geopolitik dan strategi yang bercirikan (*characterizing*) suatu wilayah tertentu, atau penggunaan strategi oleh suatu pemerintah yang didasarkan atas geopolitik. Pengertian lain oleh Jim Joo Jock bahwa geostrategi dipakai dalam suatu kerangka regional, “di dalam mana sejumlah faktor-faktor geografik berinteraksi untuk mempengaruhi atau memberikan keuntungan (*advantage*) terhadap pihak lawan (*adversary*) atau menghalangi (*intervene*) untuk modifikasi baik perencanaan strategik maupun tindakan politik atau militer yang membahayakan (*venture*).”<sup>47</sup> Oleh karena itu, tentu saja Indonesia harus bisa mengambil peran di garis terdepan untuk bisa mengelola seluruh aspek geostrategis Selat Malaka, baik menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka ataupun juga mengembangkan potensi perdagangan dan ekonomi maritim di Selat Malaka ini.

Indonesia jangan hanya bangga menjadi negara kepulauan, tetapi tidak mau dan tidak mampu menjaga laut dan kekayaannya. Apabila Indonesia tidak mau menjaganya dengan baik, maka apa yang terjadi selama berupa *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan-nelayan asing, transaksi atau perdagangan ilegal, perompakan (*piracy*), pencemaran/perusakan lingkungan laut, terus berlangsung, maka akan terkuras kekayaan laut Indonesia dan Indonesia akan menjadi negara miskin. Wawasan Nusantara dengan makna satu kesatuan teritorial, satu kesatuan politik, satu kesatuan ekonomi, satu kesatuan sosial budaya, dan satu kesatuan pertahanan keamanan; seharusnya menjadikan Indonesia melihat dan membangun Selat Malaka secara komprehensif. Oleh karena itu, Indonesia harus bangkit membangun bidang kelautan termasuk membangun infrastruktur, peralatan, dan penegakan hukumnya, sehingga status Indonesia sebagai negara kepulauan tidak hanya di atas kertas

---

<sup>47</sup> Purbo S. Suwondo, Negara Kepulauan Indonesia dengan Wawasan Nusantara, 27 September 2004

perjanjiannya saja, tetapi harus menjadikan negara besar yang memberikan kemakmuran dan kesejahteraan bagi seluruh rakyat Indonesia.

### 2.2.2. WAWASAN NUSANTARA

Sejak terwujudnya kesatuan wilayah Republik Indonesia, kata Nusantara resmi mulai digunakan dalam “Konsepsi Nusantara” sebagai nama dari Deklarasi Djuanda. Konsepsi Nusantara tersebut telah mengilhami masing-masing angkatan ketika itu untuk mengembangkan wawasan berdasarkan matryanya masing-masing.<sup>48</sup>

Pengembangan pemikiran dan doktrin TNI/ ABRI sesuai dengan matryanya masing-masing, seperti Tri Ubaya Cakti (TNI AD), Eka Casana Jaya (TNI AL), Swa Bhuwana Pakca (TNI AU), yang pada waktu itu dikembangkan di lingkungan masing-masing angkatan, sehingga sangat kurang terkoordinasikan. Lahirnya upaya di lingkungan Departemen Hankam dan ABRI dengan adanya Seminar ke-1 Hankamnas (November 1966 di Jakarta) berupa “Doktrin Hankamnas dan Doktrin Perjuangan ABRI Catur Darma Eka Karma” serta hasil RAKER HAKAM (November 1967 di Jakarta) berupa “Realisasi Pembangunan Hankamnas dan Kekaryaan ABRI”. Di dalam Raker Hankam 1967 tersebut telah dicapai konsensus antara lain tentang “Wawasan Nusantara, yang merupakan integrasi yang bulat dan serasi daripada wawasan pertiwi, wawasan bahari dan wawasan dirgantara”.<sup>49</sup>

Satu kesatuan integritas yang tercermin dalam Wawasan Nusantara inilah yang menjadi pangkal bertolak pikiran bangsa Indonesia untuk mewujudkan tujuan nasional, sehingga kesatuan wilayah daratan, lautan dan udara tanah-air itu mengandung makna :<sup>50</sup>

1. Satu kesatuan wilayah dalam arti fisik
2. Satu kesatuan politik
3. Satu kesatuan ekonomi

<sup>48</sup> S. Sumarsono *et al.*, *Pendidikan Kewarganegaraan*, Gramedia Pustaka Utama, 2001. Halaman 79

<sup>49</sup> Purbo S. Suwondo, *Negara Kepulauan Indonesia dengan Wawasan Nusantara*, 27 September 2004

<sup>50</sup> Purbo S. Suwondo, *ibid*

4. Satu kesatuan sosial budaya
5. Satu kesatuan pertahanan dan keamanan

Menurut Ketetapan MPR tahun 1993 dan 1998 tentang GBHN, Wawasan Nusantara yang merupakan wawasan nasional yang bersumber pada Pancasila dan UUD 1945 adalah cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri dan lingkungannya dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan wilayah dalam menyelenggarakan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara untuk mencapai tujuan nasional.<sup>51</sup>

Menurut Lemhanas RI,<sup>52</sup> Wawasan Nusantara adalah implementasi Pancasila ke dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara diaktualisasikan dengan mempertimbangkan wujud konstelasi dan posisi geografi maupun segala isi dan potensi yang dimiliki wilayah nusantara, serta sejarah perjuangan bangsa. Hal tersebut menimbulkan semangat dan dorongan kepada bangsa Indonesia untuk membina dan mengembangkan potensi kehidupan nasionalnya secara dinamis, utuh dan menyeluruh, agar mampu mempertahankan identitas, integritas dan kelangsungan hidup serta pertumbuhannya dalam perjuangan mewujudkan cita-cita nasional. Dalam menyelenggarakan kehidupan nasionalnya, bangsa Indonesia didorong oleh motivasi untuk mencapai tujuan nasional dalam rangka mewujudkan cita-cita nasional, dan dihadapkan pada lingkungan yang serba berubah, merasa perlu memiliki cara pandang atau wawasan nasional yang dinamakan Wawasan Nusantara. Wawasan Nusantara pada hakikatnya merupakan refleksi dari falsafah Pancasila dalam kondisi nyata Indonesia yang berfungsi menentukan prasyarat atau rambu-rambu guna menjamin persatuan dan kesatuan bangsa dan negara, serta kepentingan nasional dalam hubungan antar bangsa.

---

<sup>51</sup> S. Sumarsono, dkk., *Pendidikan Kewarganegaraan*, Gramedia, 2005 Jakarta hal. 82

<sup>52</sup> Pokja bidang Geostrategis & Tannas Lemhanas RI, *Ketahanan Nasional Indonesia*, Lemhanas, 2003.

### 2.2.3. KETAHANAN NASIONAL

Kondisi dinamik bangsa Indonesia yang meliputi segenap aspek kehidupan nasional yang terintegrasi, berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dalam menghadapi dan mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan, dan gangguan (TAHG) baik yang datang dari luar maupun dari dalam, untuk menjamin identitas, integritas, kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mencapai tujuan nasionalnya. Proses untuk mewujudkan kondisi tersebut dilakukan berdasarkan pemikiran geostrategi berupa suatu konsepsi yang dirancang dan dirumuskan dengan memperhatikan kondisi bangsa dan konstelasi geografi Indonesia. Hakikat Ketahanan Nasional Indonesia adalah keuletan dan ketangguhan bangsa yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, untuk dapat menjamin kelangsungan hidup bangsa dan negara dalam mencapai tujuan nasional.<sup>53</sup>

Menurut Prof. Dr. Wan Usman dalam tulisannya yang berjudul *Key Factor That Contribute to National Resilience*,<sup>54</sup> bahwa secara teoritis terdapat faktor kunci yang memberikan kontribusi terhadap ketahanan nasional suatu bangsa yakni faktor kesejahteraan dan keamanan. Kesejahteraan dan keamanan bagaikan dua sisi dari satu mata uang yang tidak bisa dipisahkan satu sama lainnya. Suatu negara tidak mungkin bisa menjadi makmur atau sejahtera tanpa keamanan, sementara masalah keamanan tidak mungkin dicapai tanpa adanya kesejahteraan. Untuk itu definisi ketahanan nasional adalah suatu kondisi dinamis dari suatu bangsa yang meliputi semua aspek kehidupan untuk tetap jaya, ditengah keteraturan dan perubahan yang selalu ada.

Ketahanan nasional meliputi ketahanan ideologi, politik, ekonomi, sosial, dan budaya serta pertahanan dan keamanan.<sup>55</sup>

- i. Ketahanan ideologi adalah kondisi mental bangsa Indonesia yang berlandaskan keyakinan dan kebenaran ideologi yang mengandung

<sup>53</sup> Prof. Dr. Ermaya Suradinata, *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*, suara Bebas, 2005. Halaman 47

<sup>54</sup> Prof. Wan Usman, *Daya Tahan Bangsa*, Jakarta : Program Studi PKN Universitas Indonesia, Cetakan I, 2003, hal. 174

<sup>55</sup> Lihat rumusan Ketahanan Nasional dalam GBHN 1998 Bab II

- kemampuan untuk menggalang dan memelihara persatuan dan kesatuan nasional, kemampuan menangkal penetrasi ideologi asing serta nilai-nilai yang tidak sesuai dengan kepribadian bangsa.
- ii. Ketahanan politik adalah kondisi kehidupan politik bangsa Indonesia yang mengandung kemampuan memelihara sistem politik yang sehat dan dinamis serta kemampuan menerapkan politik luar negeri yang bebas aktif.
  - iii. Ketahanan ekonomi adalah kondisi kehidupan perekonomian bangsa yang mengandung kemampuan memelihara stabilitas ekonomi yang sehat dan dinamis serta kemampuan menciptakan kemandirian ekonomi nasional dengan daya saing tinggi dan mewujudkan kemakmuran rakyat yang adil dan merata.
  - iv. Ketahanan sosial dan budaya adalah kondisi kehidupan sosial budaya yang mengandung kemampuan membentuk dan mengembangkan kehidupan sosial dan budaya manusia dan masyarakat Indonesia yang beriman dan bertakwa terhadap Tuhan YME, rukun, bersatu, berkualitas, maju, dan sejahtera dalam kehidupan yang serba selaras, serasi, seimbang serta kemampuan menangkal penetrasi budaya asing yang tidak sesuai dengan kebudayaan nasional.
  - v. Ketahanan pertahanan dan keamanan adalah kondisi daya tangkal bangsa yang dilandasi kesadaran bela negara seluruh rakyat yang mengandung kemampuan memelihara stabilitas pertahanan dan keamanan negara yang dinamis. Mengamankan pembangunan dan hasil-hasilnya serta kemampuan mempertahankan kedaulatan negara dan menangkal segala bentuk ancaman.

#### **2.2.4. PENGERTIAN KEAMANAN**

Konsep keamanan (*Security*) yang ada selama ini telah berkembang sejak pasca perang dingin dan berlanjut pada era globalisasi dewasa ini. Konsep ini telah diperluas tidak hanya terfokus pada hal-hal yang bersifat militeristik, tetapi telah berkembang mengarah pada berbagai

aspek seperti perlindungan lingkungan, hak asasi manusia, perluasan perdagangan dan investasi, pemberantasan kejahatan internasional, atau perdagangan barang terlarang.

Patrick M. Morgan mendefinisikan *security* atau keamanan sebagai sebuah bentuk pemeliharaan, penggunaan, dan pengaturan kapasitas *power* negara untuk mencegah terjadinya perang atau konflik yang dapat membahayakan keamanan negara baik secara psikis (*threat/ancaman*) maupun fisik (*war/perang*) dengan melaksanakan hubungan politik dengan negara lain. Keamanan jugalah fenomena yang sifatnya relasional, dalam artian untuk memahami keamanan nasional suatu negara, dibutuhkan pemahaman mendalam mengenai pola internasional ketergantungan negara tersebut pada negara lain. Hal inilah yang mendorong dibutuhkannya analisis sistem level dalam memahami masalah keamanan, yang dalam tulisan Barry Buzan dalam bukunya yang berjudul *People, States, and Fear* didefinisikan dalam bentuk lingkup keamanan regional.

#### a. **Keamanan Maritim**

Dalam buku Alfred T. Mahan yang terkenal yaitu *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Mahan menuliskan bahwa terdapat enam kondisi prinsip yang mempengaruhi kekuatan laut (*sea power*) suatu negara. Yaitu *geographical position, physical conformation, extent of territory, number of population, national character* dan *character and policy of governments*.<sup>56</sup>

Mahan berpendapat luasnya wilayah akan mempengaruhi pembangunan kekuatan maritim. Jika suatu negara memiliki jangkauan wilayah yang luas atau garis pantai yang panjang, sebagian besar sumber daya utama seperti populasi, bahan baku dan kemajuan teknologi akan ditujukan untuk melindungi wilayah itu. Oleh karena itu sulit untuk mengembangkan potensi kekuatan maritimnya.

---

<sup>56</sup>A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, The Project Gutenberg eBook, September 26, 2004 [eBook #13529]

Dalam dunia kemaritiman, keamanan maritim telah meluas tidak hanya konsep pertahanan laut terhadap ancaman militer dari negara lain tetapi juga termasuk pertahanan terhadap ancaman non militer antara lain perlindungan terhadap kelestarian alam, jalur perdagangan, pemberantasan aksi ilegal di laut, dan lain-lain.<sup>57</sup>

Keamanan laut/maritim bukan hanya menyangkut penegakan hukum di laut semata, keamanan laut dalam arti yang luas adalah laut menjadi wilayah yang aman digunakan oleh pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktifitas penggunaan dan pemanfaatan laut, yaitu:

1. Laut yang bebas dari ancaman kekerasan, termasuk ancaman penggunaan kekuatan bersenjata yang dinilai mempunyai kemampuan untuk mengganggu dan membahayakan kedaulatan negara.
2. Laut yang bebas dari ancaman terhadap navigasi, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi, yang membahayakan keselamatan pelayaran.
3. Laut yang bebas dari pencemaran dan perusakan ekosistem, yaitu ancaman terhadap kelestarian lingkungan yang dampaknya merugikan bagi masyarakat sekitar dan juga generasi penerus.
4. Laut yang bebas dari ancaman pelanggaran hukum, yaitu pelanggaran terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional yang berlaku seperti *illegal logging*, *illegal fishing* dan lain-lain.<sup>58</sup>

#### **b. Keamanan Energi**

Pada dasarnya pemahaman *energy security*, yakni agar mendapatkan jaminan suplai dari sumber energi, termasuk unsur transportasi, dengan harga yang relative murah.<sup>59</sup> Berbagai pemahaman mengenai *Energy*

<sup>57</sup> Kedutaan Besar Republik Indonesia untuk Singapura, *Bab III Aksi Kejahatan Di Laut : Suatu Ancaman Negara-Negara Pantai Di Selat Malaka Dan Selat Singapura*, Buku Aksi Kejahatan Terhadap Kapal-Kapal Di Selat Malaka Dan Selat Singapura: Suatu Ancaman Politik Dan Ekonomi

<sup>58</sup> "Keamanan Laut dan Tanggung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala", makalah TNI-AL yang disampaikan pada Lokakarya Hukum Laut Internasional, Yogyakarta, 13-15 Desember 2004

<sup>59</sup> Dirgo D. Purbo,, *Energy Security*, Kursus Strategi Perang Semesta (KSPS) SESKOAD, Bandung ,2008

*Security* telah berkembang semenjak terminologi ini diperkenalkan pada tahun 1973 ,pada saat Amerika dan sebagian negara Eropa bagian barat di embargo oleh Arab Saudi dan tahun 1979 oleh Iran-Seorang analis politik CIA ,*Frans R. Bax*, mengatakan bahwa :

*“Energy Security involves the maintenance or development of reliable sources of energy at prices that do not threaten the economic viability of the nation. Oil will continue to be the single most important energy source for the industrialized world and the one most vulnerable to interruption or sharp increases”*

Isu *energy security* telah mendominasi agenda global dan diskursus nasional di beberapa tahun terakhir. Isu keamanan energi secara tradisional memusat pada persoalan ketidakstabilan politis di Timur Tengah dan keamanan jalur suplai minyak dari daerah itu termasuk Teluk Persia. Namun tantangan kontemporer yang sekarang juga dihadapi adalah sangat ketatnya pasar minyak dunia dan geopolitik kompetisi di antara kekuatan besar dunia dan kekuatan baru untuk mengamankan jalur suplai energi mereka. Kondisi ini sangat berpotensi mengubah arsitektur sistem keamanan internasional.

Untuk kawasan Asia Pasifik, kompetisi ini sangat menonjol. Permintaan energi dari Asia Pasifik terutama dari Cina dan India, yang terus tumbuh telah meningkatkan tekanan di jalur *sea lanes of communication*. Bertambahnya jumlah kapal tanker minyak dan LNG yang datang dari teluk Arab semakin meningkatkan kepadatan lalu lintas yang telah berjejal pada *chokepoint* strategis, khususnya di Selat Hormuz, Samudera Hindia, Selat Malaka dan Laut China Selatan.

## 2.3. KETENTUAN HUKUM

### 2.3.1. Pengertian UNCLOS 1982

Dalam tataran internasional masyarakat internasional melalui Perserikatan Bangsa-Bangsa terus melakukan berbagai upaya kodifikasi hukum laut melalui konferensi-konferensi internasional, yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa tahun 1958 (*United Nations Conference on the Law of the Sea - UNCLOS I*) yang menghasilkan 4 (empat) Konvensi,



tetapi Konferensi tersebut gagal menentukan lebar laut teritorial dan konsepsi negara kepulauan yang diajukan Indonesia, kemudian dilanjutkan dengan Konferensi kedua (UNCLOS II) yang juga mengalami kegagalan dalam menetapkan dua ketentuan penting tersebut, yang penetapan lebar laut teritorial dan negara kepulauan.<sup>60</sup>

UNCLOS I dan UNCLOS II telah gagal menentukan lebar laut teritorial dan konsepsi Negara kepulauan karena berbagai kepentingan setiap Negara, maka PBB terus melanjutkan upaya kodifikasi dan unifikasi hukum laut internasional terutama dimulai sejak tahun 1973 di mana tahun 1970-an itu merupakan awal kebangkitan kesadaran masyarakat internasional atas pentingnya mengatur dan menjaga lingkungan global termasuk lingkungan laut, sehingga melalui proses panjang dari tahun 1973-1982 akhirnya Konferensi ketiga (UNCLOS III) itu berhasil membentuk sebuah Konvensi yang sekarang dikenal sebagai UNCLOS 82, yang merupakan singkatan dari *United Nation Convention On The Law Of The Sea* atau Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut.<sup>61</sup>

Konvensi ini telah diterima dengan baik oleh Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut ketiga di New York tanggal 30 April 1982, dan telah ditandatangani oleh Indonesia bersama-sama dengan 118 negara penandatangan lain di Montego Bay, Jamaica tanggal 10 Desember 1982. Hasil-hasil UNCLOS 1982 adalah Laut Teritorial dan Zona Tambahan, Selat-selat yang digunakan oleh pelayaran internasional, konsep negara kepulauan, Zone Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, Dasar Laut beserta tanah di bawahnya, Perlindungan dan pelestarian lingkungan maritim, Penelitian laut, serta Pengembangan dan Pencangkakan teknologi kelautan.

---

<sup>60</sup> Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, *EVALUASI KEBIJAKAN DALAM RANGKA IMPLEMENTASI HUKUM LAUT INTERNASIONAL (UNCLOS 1982) DI INDONESIA*, Departemen Kelautan dan Perikanan, 2008

<sup>61</sup> Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, *ibid.*

### 2.3.2. Prinsip Negara Kepulauan <sup>62</sup>

Negara kepulauan (*archipelagic states*) sudah diakui oleh masyarakat internasional dengan adanya Konvensi Hukum Laut 1982 yang diatur dalam Bab IV Pasal 46 yang berbunyi sebagai berikut :

(a) “*archipelagic state*” means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands;

(b) “*archipelago*” means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.

Negara kepulauan adalah suatu Negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kepulauan berarti suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud ilmiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat, sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi, dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. Kewajiban sebagai Negara Kepulauan sudah diatur oleh Pasal 47-53 UNCLOS 1982

### 2.3.3. Hak dan Kewajiban Negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan<sup>63</sup>

Kewajiban Indonesia sebagai Negara Kepulauan sudah diatur oleh Pasal 47-53 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 47 menyatakan bahwa Negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic baselines*) dan aturan ini sudah ditransformasikan atau diimplementasikan ke dalam *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia* dan *PP Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam*

<sup>62</sup> Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, *EVALUASI KEBIJAKAN DALAM RANGKA IMPLEMENTASI HUKUM LAUT INTERNASIONAL (UNCLOS 1982) DI INDONESIA*, Departemen Kelautan dan Perikanan, 2008

<sup>63</sup> Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, *ibid.*

*Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, dan PP Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia.*

Kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang terikat oleh Konvensi Hukum Laut 1982 sudah terlaksana dengan baik, seperti pengukuran lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif, dan landasan kontinen seperti yang dikehendaki oleh Pasal 48 Konvensi walaupun belum semua ditetapkan. Penetapan batas zona-zona maritim tersebut harus dengan kesepakatan dengan negara-negara tetangga baik dengan negara yang saling berhadapan maupun negara berdampingan. Kewajiban Indonesia lainnya adalah menghormati persetujuan-persetujuan yang sudah ada, hak-hak penangkapan ikan tradisional, dan pemasangan kabel-kabel bawah laut yang dilakukan oleh negara-negara tetangga, menghormati hak lintas damai (*right of innocent passage*), dan hak lintas alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*).

Kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang menyangkut hak-hak negara lain dipastikan sudah dan akan dilaksanakan dengan sebaik-baiknya, tetapi persoalan bukan itu. Kewajiban Indonesia yang terpenting sebagai negara kepulauan adalah kewajiban melaksanakan kedaulatan NKRI di perairan kepulauan, yaitu kewajiban memanfaatkan sumber daya alam hayati dan nonhayati di perairan kepulauan serta melaksanakan penegakan hukumnya. Perairan kepulauan adalah bagian dari kedaulatan NKRI dan perairan ini yang sejak dahulu diperjuangkan oleh para pendahulu negara ini termasuk oleh dengan adanya Deklarasi Djuanda dan perjuangan oleh Mochtar Kusumaatmadja di forum Internasional sampai terbentuknya Konvensi Hukum Laut 1982. Di perairan kepulauan terdapat kekayaan sumber daya alam nonhayati berupa minyak, gas, dan pertambangan lainnya yang belum dimanfaatkan secara optimal karena ketidakberdayaan sumber daya manusia dan teknologi. Kalau pun ada investasi asing dalam eksplorasi dan eksploitasi di perairan kepulauan tersebut, harus diupayakan melibatkan SDM bangsa kita,

sehingga keuntungan besarnya bagi negara dan bangsa. Yang tak kalah pentingnya adalah bagaimana kewajiban Indonesia dalam menjaga sumber daya alam hayati berupa ikan yang berlimpah itu, jangan sampai terus-menerus dikuras oleh nelayan-nelayan asing.

#### 2.3.4. Prinsip Rezim Lintas<sup>64</sup>

Dengan adanya UNCLOS 1982, dunia kemaritiman mengenal tiga rezim lintas yaitu : lintas damai, lintas transit, dan lintas alur laut kepulauan.

- 1) **Rezim Lintas Damai (*innocent passage*)** semula merupakan produk hukum kebiasaan yang kemudian dikukuhkan baik oleh konvensi Geneva 1958 dan UNCLOS 1982. Pengertian Lintas Damai pada dasarnya adalah hak kapal suatu negara untuk melintasi wilayah (*territory*) negara lain, dengan kewajiban tidak menimbulkan ancaman terhadap kedaulatan negara yang dilewati. Dalam pasal 18 dan 19 UNCLOS 1982, dikatakan lintas damai apabila bernavigasi di laut teritorial, tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut. Lintas harus dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Berhenti dan buang jangkar hanya apabila berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena dalam keadaan terpaksa atau untuk memberi pertolongan kepada orang, kapal, atau pesawat terbang yang dalam keadaan bahaya atau dalam kesulitan. Selain itu lintas tidak merugikan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, dilakukan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan peraturan lainnya.
- 2) **Rezim Lintas Transit (*transit passage*)**. Bagi Indonesia, Lintas transit hanya berlaku di Selat Malaka, dimana terdapat perbatasan tiga negara. Dalam pasal 37 UNCLOS 1982, pengertian Lintas

---

<sup>64</sup> Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Penerbit Alumni, 1993

Transit adalah melintas di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) lainnya. Kebebasan pelayaran dan penerbangan didasarkan semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin antara salah satu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas ZEE lainnya (Pasal 38 ayat 2 UNCLOS 1982). Persyaratan di atas tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat untuk memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu negara yang berbatasan dengan selat itu dengan tunduk pada syarat-syarat masuk negara itu.

- 3) **Rezim Lintas Alur Laut Kepulauan (*Archipelagic Sea Lanes*)** merupakan alur laut yang melewati laut wilayah dan perairan kepulauan suatu negara kepulauan (*archipelagic state*). Dalam pasal 53 ayat 3 UNCLOS 1982, pengertian Lintas Alur Laut Kepulauan yaitu pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai ketentuan konvensi ini dalam cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau ZEE lainnya.

Dalam praktek penyelenggaraan ketiga rezim tersebut pada dasarnya saling terkait satu sama lainnya. Rezim lintas damai merupakan rezim lintas yang paling dominan dan digunakan sebagai acuan standar. Tata cara pelintasan menurut rezim lintas damai diterapkan pula untuk rezim lintas transit dengan catatan : pelaksanaan lintasan tidak boleh dihalangi (*to be impended*), berlakunya ketentuan *normal mode* bagi kapal selam dan hak melaksanakan *overflight*. Menurut pasal 54 UNCLOS 1982, tata cara pelintasan rezim transit diterapkan pula untuk rezim Lintas Alur Laut Kepulauan dengan catatan : adanya batasan tentang lebar alur laut kepulauan 25 mil di kanan dan kiri poros alur dan tidak boleh mendekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut.

Apabila negara kepulauan tidak atau belum menetapkan alur laut kepulauannya, maka penyelenggaraan rezim lintas alur laut kepulauan oleh negara-negara maritim akan mengacu pada "routes normally used for international navigation" (sesuai dengan pasal 53 ayat 12 UNCLOS 1982)

#### 2.4. STUDI LITERATUR

- a. Robert D. Kaplan, *Monsoon : The Indian Ocean And The Future Of American Power*
- b. *Maritime Balance of Power in the Asia-Pacific : Report Of A Conference Organised By The Institute Of Defence And Strategic Studies*
- c. Purbo S. Suwondo, *Kajian Strategik Tentang Geopolitik Perminyakan*
- d. Institute of Defence and Strategic Studies, *Energy and Security : The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific*, 2006
- e. William T. Tow, *Security Politics in The Asia Pasific, A Regional–Global Nexus?*, Cambridge University Press, 2009
- f. Prof. Dr. Laode M. Kamaluddin, *Malacca Strait on Global Spot*, KAHMI & CEMERS, 2005
- g. Buku Seri Geopolitik dari Purbo S Soewondo yang berisikan kumpulan tulisan-tulisan terpilih terkait Geopolitik.
  - i. **Jilid I *Geopolitics: Theories and Praxis*** (antara lain tulisan dari Bertil Haggman, Zbigniew Brezezinski, Samuel P. Huntington, Ioanis Th. Mazis, Alexandre del Valle) ,
  - ii. **Jilid II *The Oil Aspects of World Power Geopolitics*** (antara lain tulisan dari Zbigniew Brezezinski, Bjornar Kibsgaard, F. Heisbourg, Michael Klare dan lain-lain)
  - iii. **Jilid III *The Maritim Aspects of Geopolitics in the Asia Pacific Region*** (Aspek-aspek untuk masalah sekuriti nasional dan pemikiran-pemikiran di bidang strategi maritim dari Amerika Serikat, RRC, Jepang dan lain-lain).

### BAB III

## SELAT MALAKA JANTUNG MARITIM ABAD 21

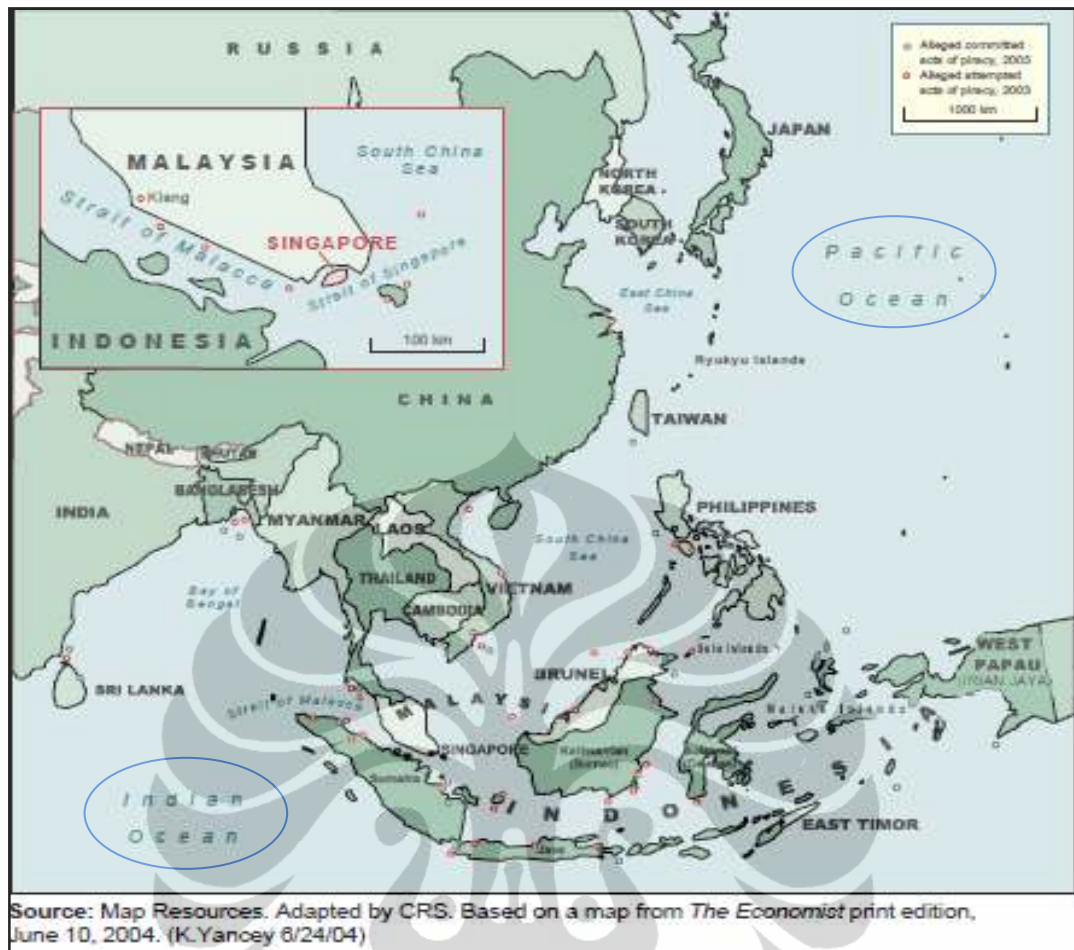
### 3. SELAT MALAKA JANTUNG MARITIM ABAD 21

Selat Malaka merupakan rute pelayaran penghubung utama antara dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Selat ini juga menghubungkan sejumlah kekuatan ekonomi di Asia seperti Timur Tengah, India, China, Jepang, Korea Selatan, Thailand, Indonesia dan Malaysia. Selat Malaka juga telah membuktikan dengan pasti bahwa Samudera Atlantik dan Samudera Pasifik adalah “lautan terbuka”, sementara Samudera India adalah “lautan semi tertutup” dimana hal ini menjadikan Samudera Hindia menjadi sangat rawan dan kritis.

Dua karakteristik kunci yang membedakan Samudera Hindia dari Samudera Pasifik adalah; pertama, hanya seperlima dari total perdagangan dilakukan antara negara-negara Samudra Hindia itu sendiri, 80 persen dari perdagangan adalah ekstra-regional (misalnya, minyak mentah ke Eropa, Amerika Serikat dan Jepang). Sementara di Atlantik dan Pasifik –khususnya saat ini adalah Samudera Pasifik– proporsinya justru persis sebaliknya. Yang kedua, berkebalikan dengan Samudera Pasifik yang merupakan "lautan terbuka", Samudera Hindia hanya dapat diakses melalui beberapa *choke point* yaitu dari Barat melalui *Cape of Good Hope* dan Selat Madagaskar, dari Utara melalui Selat *Bab-el Mandeb* pada bagian akhir Laut Merah dan Selat Hormuz saat keluar dari Teluk Persia, dari Timur melalui Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar.<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> Peter Lehr, *The Challenge of Security in the Indian Ocean in the 21st Century: Plus ça change...?*, Working Paper no. 13, South Asia Institute University of Heidelberg, November 2002



Gambar 3.1 Selat Malaka di antara dua samudera

Posisi selat Malaka menjadi semakin kritis, seiring dengan kenyataan bahwa pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad-20 telah mengalami pergeseran dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik. Untuk pertama kalinya sejak permulaan abad ke -16, konsentrasi global perekonomian dunia tidak lagi ditemukan di Eropa, bukan juga Amerika, melainkan di Asia. Beberapa pemikir Geopolitik dari Eropa dan Amerika menyebut pergeseran ini sebagai *"the end of the Atlantic era"*.<sup>66</sup>

Ini juga didukung oleh pandangan Robert D. Kaplan, dimana menurutnya fokus analisa geopolitik telah bergeser dari Eropa ke Asia. Karena itulah posisi Samudera Pasifik dan Samudera India menjadi kian signifikan dalam konstelasi geopolitik di abad 21 ini, dan Selat Malaka adalah selat yang menjadi penghubung

<sup>66</sup> Dale Walton, *Geopolitics and the Great Powers in the Twenty-First Century: Multipolarity and the Revolution in Strategic Perspective*, London: Routledge, 2007



tercepat di antara dua samudera tersebut, sekaligus penghubung antara dua kubu ekonomi yaitu industri dan konsumsi, yang menjadi rantai ekonomi antara negara-negara industri dengan negara-negara konsumen.<sup>67</sup>

Samudera India diidentifikasi oleh Robert D. Kaplan sebagai *geopolitical pivot of the 21st century*. Dengan kata lain, lebih dari sekedar fitur geografis, wilayah Samudera Hindia yang meliputi seluruh busur Islam dari Gurun Sahara sampai ke kepulauan Indonesia ini adalah sebuah “ide” yang menggabungkan sentralitas Islam dengan politik energi global serta bangkitnya India dan China dalam dunia yang multipolar.<sup>68</sup>

Samudera Pasifik sebagai samudera terluas di dunia, saat ini telah muncul sebagai salah satu pusat strategis maritim dunia di abad ke 21 ini, setelah sebelumnya lebih banyak berpusat di Samudera Atlantik. Pergeseran kekuatan ke Asia-lah yang menjadi faktor signifikan penyebabnya. Geografi maritim di Asia mempresentasikan antar muka benua Asia dan samudra Pasifik. Kompleks geografis maritim wilayah tersebut berbatasan dengan kepulauan dan pulau-pulau Asia Tenggara, dan dikelilingi oleh pesisir luas daratan Asia dan benua kekuasaan AS, Rusia dan Cina. Kawasan ini juga dipenuhi oleh sayap-sayap maritim Teluk Persia dan Samudera Hindia yang menyusun rangkaiannya ke negara-negara kepulauan Asia Tenggara, dikelilingi oleh pesisir luas daratan Asia dan kekuatan kontinental Amerika Serikat, Rusia dan Cina.

Alfred Thayer Mahan melihat Samudra India dan Pasifik sebagai engsel dari takdir geopolitik (*the hinges of geopolitical destiny*), karena kedua samudera ini akan memungkinkan sebuah negara maritim untuk memproyeksikan kekuatannya di sekitar lingkaran tepi Eurasia, sehingga dengan demikian akan mempengaruhi perkembangan politik jauh ke Asia Tengah. Pemikiran Mahan membantu menjelaskan mengapa Samudera India akan menjadi jantung dari persaingan geopolitik di abad ke-21 dan mengapa buku-bukunya sekarang membuat gusar kalangan ahli strategi Cina dan India. Demikian pula, ahli strategi Belanda-

---

<sup>67</sup> R. Tumbelaka, *Mengantisipasi kemungkinan Terorisme Maritim sebaga Kuda Troya Intervensi Asing di Selat Malaka*, Jurnal Intelijen CSICI no. 36, 2011

<sup>68</sup> Robert D. Kaplan, *Monsoon : The Indian Ocean And The Future Of American Power*, 2010

Amerika Nicholas Spykman juga melihat daerah pesisir lautan India dan Pasifik sebagai kunci untuk dominasi di Eurasia.<sup>69</sup>

Perairan antara Timur Tengah dan kawasan Asia-Pasifik terbagi menjadi dua zona yang berbeda: pertama adalah zona Samudera Hindia (termasuk Laut Arab dan Teluk Benggala) dan kedua adalah apa yang mungkin secara kolektif disebut sebagai *the archipelagos zone* (zona kepulauan) melalui berbagai saluran selat di Indonesia yang mengarah dari Samudera Hindia ke Laut Cina Selatan, bagian barat Samudera Pasifik dan Laut Arafura.<sup>70</sup> Di zona kepulauan inilah Selat Malaka berada, menjadi *chokepoint* paling strategis.

### 3.1. GLOBALISASI PERDAGANGAN MARITIM

Pelayaran dunia secara umum dibagi menjadi dua kategori yaitu *Bulk Carrier* dan *Container Shipping*. *Bulk carrier* adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut minyak mentah, bijih besi dan kargo curah lainnya dalam volume besar. Muatannya secara umum ada dua kategori yaitu "kargo kering" dan "kargo cair." Kargo kering mencakup bijih besi, batubara, biji-bijian dan lainnya, kargo curah kecil seperti baja dan kayu. Kargo cair adalah minyak mentah. Sementara itu yang dimaksud dengan *Container Shipping* adalah Kapal kontainer yang memuat perangkat industri dan produk jadi.

Berakhirnya Perang Dingin telah mengubah keseimbangan kekuatan laut dunia sebelumnya, seiring dengan kenyataan bahwa pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad-20 telah mengalami pergeseran dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik. Selain itu, globalisasi aktivitas ekonomi telah menghilangkan perbatasan antar negara dalam industri perkapalan, dan struktur hukum pada eksploitasi maritim berubah sebagai hasil dari Konvensi PBB tentang Hukum laut. Sehingga terjadilah pergeseran paradigma dalam dunia maritim dan meninggalkan dampak yang kuat pada jalur laut (*sea lines*).

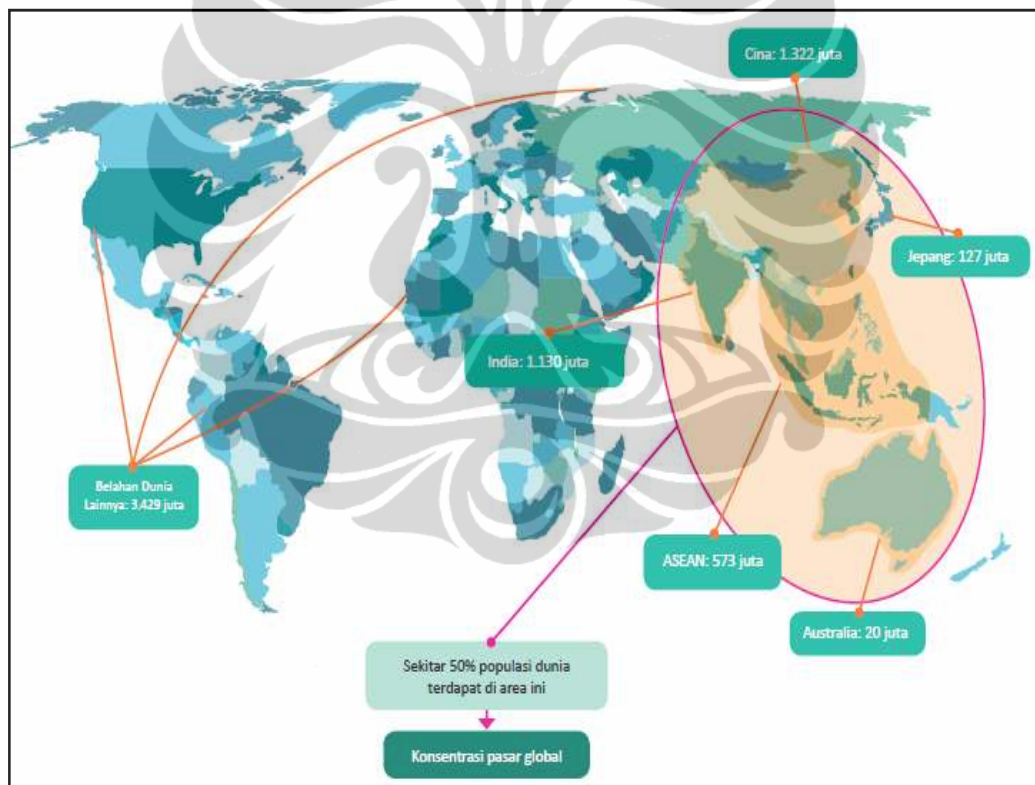
Seperti laba-laba memintal jaring (*web*) di udara bebas, *Sea Lines of Communication* (SLOC) membentuk "web" itu. Ketika terintegrasi dengan

<sup>69</sup> Robert D. Kaplan, *The Reverse of Geography*, Foreign Policy Journal, August 2009

<sup>70</sup> Andrew Brown, *Cooperative Security at Sea in the Waters between the Middle East and the Asia-Pacific* di dalam buku *Maritime Capacity Building in the Asia-Pacific Region*, Papers in Australian Maritime Affairs no.30

berbagai sistem distribusi, beberapa SLOC akan membentuk kompleks organik yang menyangga *logistic support system* yang sangat penting bagi perekonomian dunia. Sebuah jaring (web) dari banyak *sea lane* di seluruh lautan dunia akan membentuk jalan-jalan raya maritim di samudera-samudera dunia. *Consolidated Ocean Web of Communication* (COWOC) mungkin istilah ini lebih tepat untuk menggambarkan dunia baru ini.<sup>71</sup>

Sebagai pusat gravitasi perekonomian global, Kawasan Timur Asia (termasuk Asia Tenggara) memiliki jumlah penduduk sekitar 50 persen dari penduduk dunia. Cina memiliki sekitar 1,3 miliar penduduk, sementara India menyumbang sekitar 1,2 miliar orang, dan ASEAN dihuni oleh sekitar 600 juta jiwa. Hampir 70% total perdagangan dunia saat ini berlangsung diantara negara-negara di Asia-Pasifik.



Gambar 3.2 Pusat Ekonomi Dunia Abad 21<sup>72</sup>

<sup>71</sup> Kazumine Akimoto, *Structural Weaknesses and Threats in the Sea Lanes*, Institute for International Policy Studies, Tokyo 2001

<sup>72</sup> Sumber Gambar : Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011-2025

*Sea Lines of Communication* (SLOC) seperti batang dari tanaman teratai: Di lautan terbuka, di luar pelabuhan keberangkatan, jalur ini secara bertahap berpecah menjadi lebih luas, kemudian berkumpul di kemacetan *bottleneck* ketika melalui *chokepoint*. Setelah melewati kemacetan, mereka berpecah sekali lagi, sebelum akhirnya fokus dalam pada pelabuhan lain untuk mengumpulkan kargo. Titik-titik konvergensi ini dan hambatan lain digambarkan sebagai "*choke-points*", sementara *hub port*, yang digunakan sebagai pusat distribusi, disebut "*focal-points*." <sup>73</sup>

### 3.1.1. *Choke-Points*

*Chokepoints* adalah konsep umum dalam geografi transportasi, karena merujuk pada lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dengan mudah dilewati, karena sangat mudah untuk diblokir. Ini berarti bahwa setiap alternatif dari *chokepoint* melibatkan sebuah rute memutar atau penggunaan alternatif yang berimplikasi pada biaya keuangan dan penundaan waktu yang signifikan. <sup>74</sup>

Chokepoint bisa berupa selat atau alur pelayaran yang sempit dan padat sebagai akibat terpusatnya lalu lintas pelayaran kapal-kapal dari berbagai jalur perdagangan dunia yang biasanya berlokasi dekat dengan *Hub-Port* atau paling tidak berada di lintasan alur pelayaran kapal-kapal dari dan ke suatu *Hub-Port*. Terdapat 5 (lima) *chokepoints* di kawasan Asia Pasifik : <sup>75</sup>

1. Selat Malaka
2. Selat Sunda
3. Selat Lombok dan Makassar
4. Laut Cina Selatan
5. Laut Cina Timur

Chokepoints nomor 2 dan 3 harus disebut sebagai ALKI (alur laut kepulauan Indonesia). Untuk nomor 4, Laut Cina Selatan, mengacu pada area yang dikelilingi oleh pantai timur Vietnam, Kepulauan Spratly, Selat Bashi /

<sup>73</sup> Kazumine Akimoto, *ibid*

<sup>74</sup> Jean-Paul Rodrigue, *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostategy of Petroleum Distribution*, Cahiers de Géographie du Québec, Volume 48, no 135, Desember 2004, Pages 357-374

<sup>75</sup> Kazumine Akimoto, *ibid*

Luzon dan pulau Hainan. Sedangkan nomor 5, Laut Cina Timur, adalah wilayah laut berbatasan dengan Taiwan, Diaoyu / Kepulauan Senkaku, Kyushu, Selat Tsushima, Cheju Island, dan pantai Timur Cina selatan Shanghai. Berbagai faktor kepentingan strategis dan ketidakstabilan kelima area ini sebagai titik konvergensi, maka semua diklasifikasikan secara kolektif sebagai "chokepoints."

### 3.1.2. *Hub Port (Focal-Points)*

Dalam era globalisasi ekonomi, pelabuhan berkembang dari penghubung tradisional antara darat dan laut menjadi penyedia jaringan logistik yang lengkap. Dimana pada studi logistik modern saat ini *Hub Port* (pelabuhan pengumpul) sering disebut sebagai *the new Chokepoint* karena merupakan titik terpadat lalu lintas barang dan mempunyai koneksitas yang tinggi baik itu lokal, regional bahkan global. Pelabuhan pengumpul (*Hub Ports*) yang dibangun sebagai terminal distribusi maritim bertindak sebagai pusat distribusi yang menghubungkan ke transportasi daratan dan udara, dan memainkan peranan sentral dalam sistem dukungan logistik (*logistic support systems*) yang menyangga ekonomi global. Berikut adalah 4 (empat) *hub ports* yang dinilai sebagai *focal points* di Asia Pasifik :<sup>76</sup>

1. Singapura
2. Hong Kong
3. Kaohsing
4. Pusan

Perkembangan globalisasi perdagangan maritim telah melahirkan tuntutan distribusi yang lebih cepat dan volume produksi yang lebih besar, sehingga sistem logistik modern yang kita kenal sebagai "*one stop services*" atau "*total package services*" yang mendukung *just-in-time production*, *just-in-time shipping schedules* dan *just-in-time delivery* yang sangat mengandalkan kecepatan, ketepatan dan efisiensi waktu pengapalan akan sangat

---

<sup>76</sup> Kazumine Akimoto, *ibid*

membutuhkan *Hub Port* atau pelabuhan raksasa yang bisa memproses puluhan ribu perputaran *supply & demand* dalam perdagangan ekonomi global.<sup>77</sup>

Selain itu, jaringan layanan *feeder* yang menghubungkan *hub port* dengan pelabuhan regional dan sistem transportasi darat dan udara, secara bertahap mengambil bentuk dalam proses *hub and spoke network*. Sehingga perkapalan harus dilihat tidak hanya sebagai sistem untuk transportasi laut, tetapi sebagai sub sistem-esensial dari *Total Logistic Support System* yang menjadi penyangga ekonomi global.

### **3.2.KERAWANAN ENERGI ASIA PASIFIK**

Bagi negara-negara di Asia Pasifik, lautan memiliki arti strategis terkait dua aspek sangat penting untuk terwujudnya pembangunan ekonomi regional. Telah dibuatnya jalur keamanan laut untuk pertumbuhan dan pengembangan wilayah secara keseluruhan, dikarenakan jalur laut adalah media komunikasi ekonomi regional (aspek transportasi maritim). Di samping lautan juga menyediakan sumber daya besar yang dapat menjamin pembangunan ekonomi negara-negara pesisir di wilayah ini (aspek penggunaan laut).

Asia Timur yang merupakan bagian dari kawasan Asia Pasifik, tepatnya Pasifik Barat, merupakan kawasan dengan pertumbuhan ekonomi yang dinamis; kawasan yang memberikan kontribusi terhadap produksi dan perdagangan dunia. Diperkirakan bahwa pada tahun 2010, sekitar 34% dari seluruh produksi dunia merupakan kontribusi dari negara-negara di kawasan tersebut, jauh melebihi kontribusi negara-negara Eropa Barat dan Amerika Utara yang memberikan kontribusi masing-masing sebesar 26% dan 25%. Adapun dalam bidang perdagangan, kontribusi Asia Timur terhadap perdagangan dunia bahkan mencapai 40%, meninggalkan Eropa Barat dan Amerika Utara yang berkontribusi masing-masing 37% dan 20%.

Selain itu, karena pertumbuhan ekonomi yang dinamis, maka permintaan sumber energi di negara-negara Asia Timur diperkirakan juga akan semakin tinggi pada dasawarsa yang akan datang. Pada tahun 2020, permintaan energi di China saja diperkirakan mencapai 1353 ton ekuivalen

---

<sup>77</sup> R. Tumbelaka, *ibid*

minyak (mtoe), sedangkan permintaan energi negara-negara di Asia Timur Laut (Jepang, Korea, Taiwan) akan mencapai 745 mtoe, dan negara-negara Asia Tenggara akan mencapai 525 mtoe. Sementara itu total konsumsi minyak melebihi produksi minyak di seluruh dunia. Ketidakseimbangan ini terutama terjadi di kawasan Asia-Pasifik. Kebanyakan negara-negara itu adalah negara di kawasan Asia Pasifik, tepatnya Asia Timur. Mereka adalah negara-negara Asia yang rata-rata mengalami ancaman energi yang mencolok jika dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi dan industrinya yang sangat cepat. Sehingga Selat Malaka merupakan *lifeline* yang sangat vital dalam menopang perekonomian negaranya.

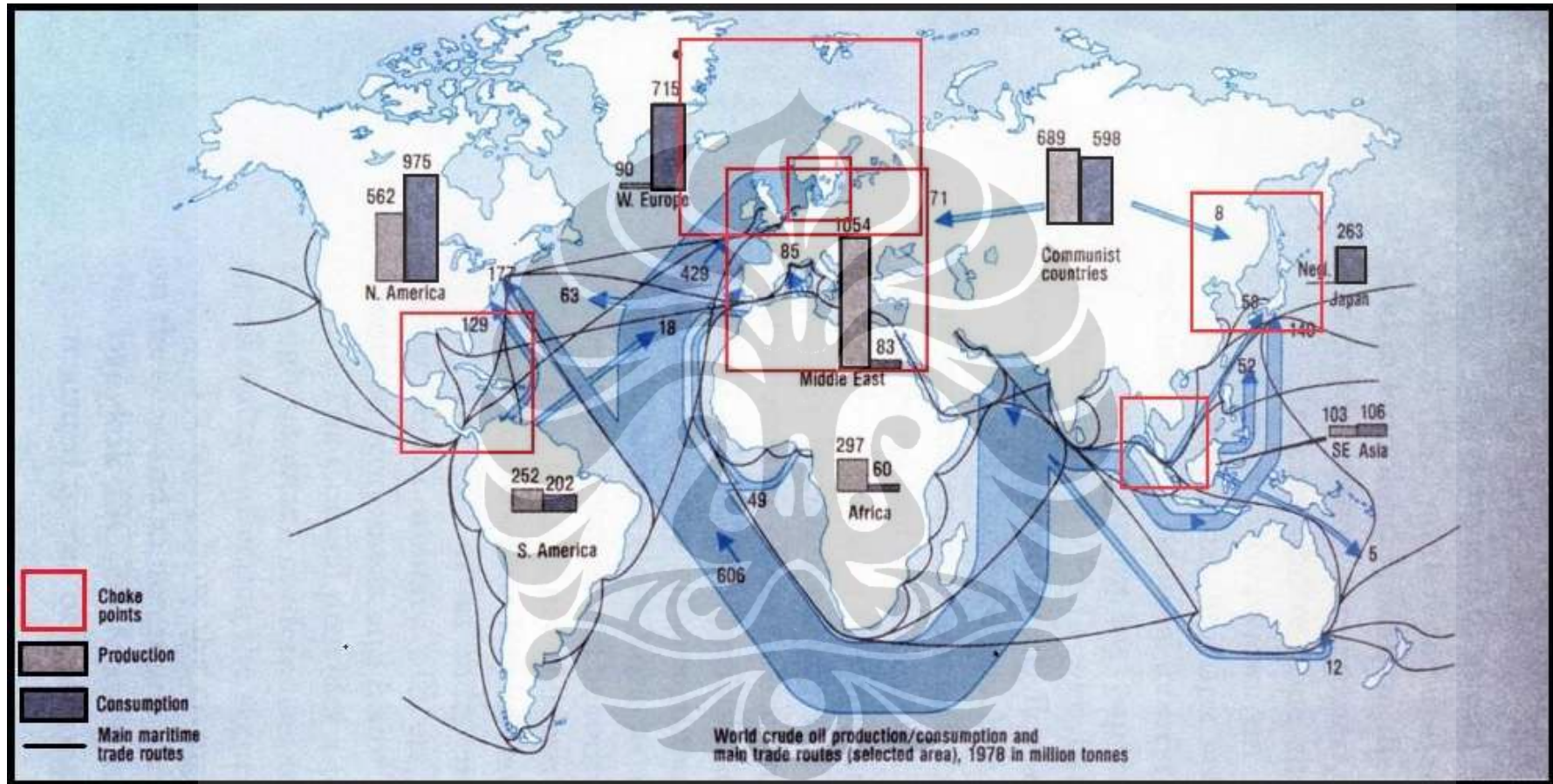
### 3.2.1. Keamanan Energi

Dalam dekade terakhir, persoalan *energy security* telah bergeser ke Asia.<sup>78</sup> Pemerintah di wilayah tersebut dan di tempat lain khawatir tentang seberapa besar tingginya angka pertumbuhan ekonomi Asia akan memacu permintaan energi, dan apakah konflik serius mungkin bisa muncul sebagai hasilnya. Meskipun permintaan energi ini mengalami penurunan sementara setelah krisis ekonomi Asia, Asia akan tetap berada di garis depan dalam perdebatan *energy security*.

Pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad-20 telah mengalami pergeseran dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik, hal ini juga mengakibatkan perubahan bahan peta suplai minyak dunia. Bisa dilihat perbandingan dua gambar berikut ini (gambar 3.3 dan 3.4) :

---

<sup>78</sup> Asia is defined here as the countries of East Asia, Southeast Asia, South Asia and Australia



Gambar 3.3 Peta Suplai Minyak Dunia tahun 1978<sup>79</sup>

<sup>79</sup> Sumber gambar : buku Purbo S. Suwondo, *Kajian Strategik Tentang Geopolitik Perminyakan: "Perspektif Energi Dalam Grand Strategy Global Dan Negara-Negara Industri Besar"*, Kumpulan Naskah Seminar KSKN UI, 2008



Gambar 3.3 mencerminkan saat itu poros ekonomi dunia (termasuk minyak) masih berpusat di Samudera Atlantik, dimana pada waktu itu tingkat ketergantungan pada transportasi laut sangat menonjol pada Blok Barat (Amerika Serikat dan Eropa Barat), sementara Blok Timur (Uni Soviet) lebih banyak beroperasi pada garis dalam (daratan) dan tidak banyak bergantung pada laut dalam mendapatkan kebutuhan energinya.<sup>80</sup>

Dari gambar terlihat rute terpadat dan volume tertinggi perdagangan dunia, termasuk suplai minyak, kebanyakan melewati *chokepoint* Terusan Suez, dan Selat Gibraltar, Selat Bosporus dan Selat Dover yang mengarah ke Eropa Barat. Selat Malaka pada tahun 1978 belum memiliki volume sepadat itu, hal ini memperlihatkan bahwa pada periode abad ke 20, sebelum abad ke 21, perdagangan dunia belum berpusat di Samudera Pasifik.

Gambar 3.3 di atas juga menunjukkan letak *strategic chokepoint* dunia yang merupakan kunci dari *Sea Lane of Communication* (SLOC) dan menjadi bagian krusial dari jalur suplai minyak dunia. Sementara pada gambar 3.4 berikut ini terlihat bahwa volume suplai minyak telah secara signifikan bergeser ke Asia, dimana akhirnya Selat Malaka yang menjadi *strategic chokepoint* utamanya.

---

<sup>80</sup> Purbo S. Suwondo, *Kajian Strategik Tentang Geopolitik Perminyakan: "Perspektif Energi Dalam Grand Strategy Global Dan Negara-Negara Industri Besar"*, Kumpulan Naskah Seminar KSKN UI, 2008



Gambar 3.4 Peta Major Oil Choke Points, Oil Flows and Pipe Line tahun 2008<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Sumber gambar : Company Reports and Lehman Brothers, *Global Oil Choke Points*, GLOBAL EQUITY RESEARCH, January 18, 2008 <http://www.lehman.com>

Gambar 3.4 memperlihatkan pergeseran geopolitik dan geoekonomi dari Eropa ke Asia, seiring dengan dimulainya milenium baru, abad ke 21.

Masalah *energy security* memang selalu menjadi pusat kepentingan geopolitik dunia. Sepanjang sejarah, upaya untuk mengamankan akses ke sumber energi dan memastikan rute transportasi yang memadai telah menuntut kegesitan teknologi, perdagangan, diplomatik dan militer. Pada abad ini, negara telah berfokus terutama pada sarana yang diperlukan untuk mengamankan akses ke bahan bakar fosil-minyak khususnya. Winston Churchill, *First Lord* Angkatan Laut Inggris sebelum Perang Dunia Pertama, menyatakan niat tersebut dalam upayanya untuk mendirikan Perusahaan Minyak Anglo Persia (sekarang *British Petroleum*) dan membuka minyak Timur Tengah ke dunia luar. Ini adalah perhatian khusus kepadanya saat ia berusaha untuk mengubah Angkatan Laut Inggris -yang saat itu hanya mengandalkan batubara Welsh- menjadi armada bertenaga minyak, dan siap untuk menghadapi tantangan Jerman di laut lepas.<sup>82</sup> Memang, keinginan untuk *energy security* adalah kekuatan pendorong di belakang Eropa dan upaya-upaya kebijakan luar negeri AS untuk mempercepat proses *unlocking* cadangan minyak yang besar di Timur Tengah.

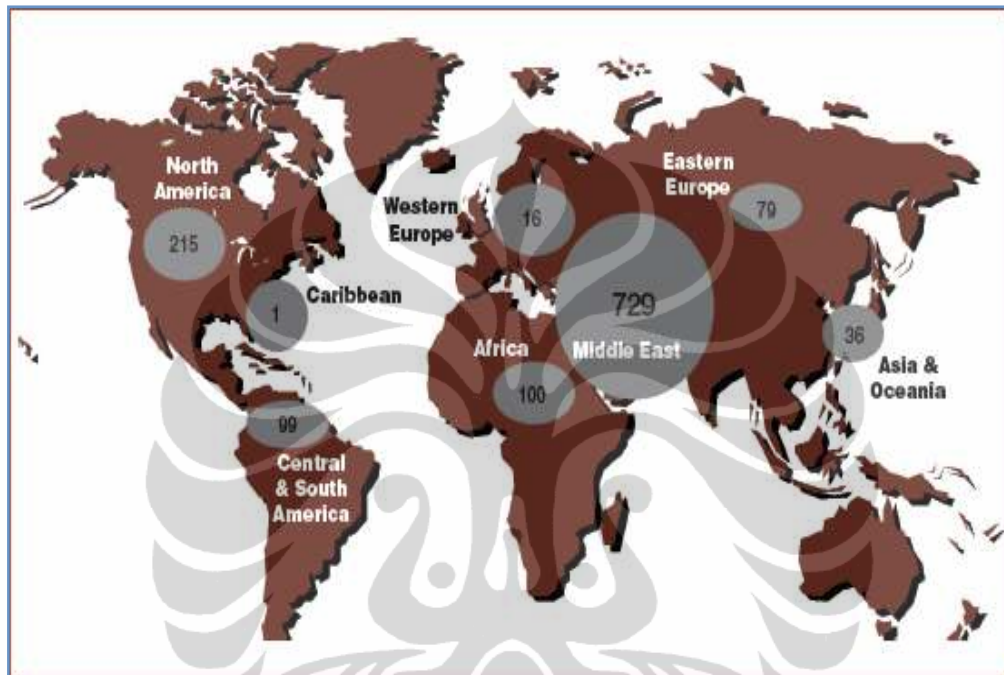
Dalam konteks pergeseran ke poros Trans-Pasifik, Negara-negara di Asia-Pasifik terus meningkatkan upaya mereka untuk memenuhi permintaan mereka untuk minyak. Upaya ini akan mempengaruhi pasar energi dan kebijakan energi di seluruh dunia. Tekanan di pasar energi dunia diperkirakan meningkat, dan meningkatnya permintaan minyak akan memperburuk ketidakseimbangan minyak. Minyak dan energi sekarang sudah tidak lagi hanya dipandang sebagai komoditi untuk dijualbelikan, melainkan sudah merupakan prioritas utama mutlak dalam agenda kepentingan nasional adidaya dunia yang telah menjadi konsumen minyak terbesar.<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> Daniel Yergin, *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power* (New York: Simon and Shuster, 1992) pp. 11-12

<sup>83</sup> Purbo S. Suwondo, *Kajian Strategik Tentang Geopolitik Perminyakan*, Jakarta 18 Maret 2008.

Produksi sumber daya energi primer relatif terkonsentrasi di sedikit area. Seperti Gambar 3.5 di bawah menunjukkan, Timur Tengah memiliki proporsi terbesar cadangan minyak dunia yang sudah terbukti (*proven oil reserves*). Pada tahun 2020, para analis memperkirakan bahwa Timur Tengah saja akan memasok sekitar 60 persen kebutuhan total minyak dunia.<sup>84</sup>

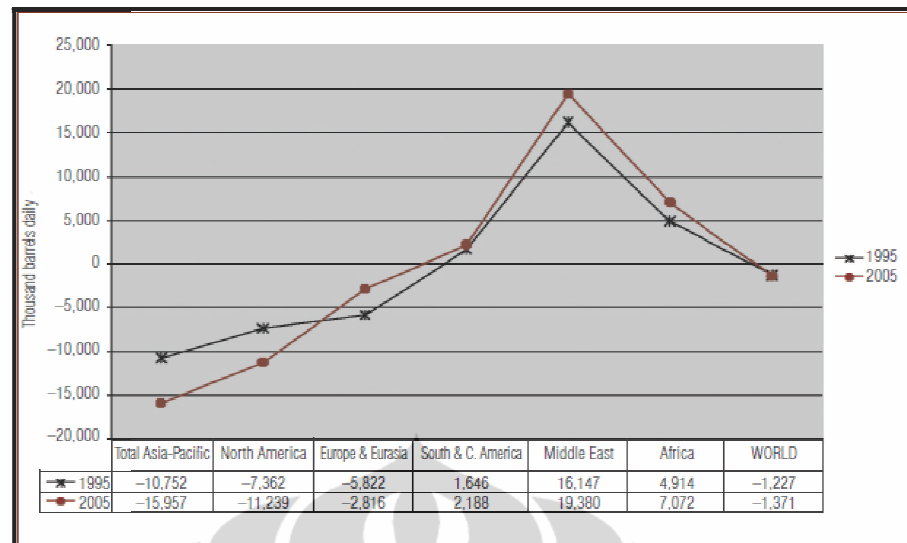


Gambar 3.5 Cadangan Minyak Dunia dalam Milyar Barrel<sup>85</sup>

Sumber daya energi seperti minyak dan gas alam memiliki kontribusi yang signifikan terhadap keadaan sosial-ekonomi suatu negara sekaligus kekuatan militernya, sehingga isu keamanan energi menjadi sebuah isu keamanan yang kritis bagi kepentingan nasional suatu negara. Oleh karena itulah negara-negara di Asia-Pasifik sangat mengkhawatirkan keamanan di lading-ladang minyak utama dunia, dan kepastian rantai pasokan energi dari daerah-daerah tersebut.

<sup>84</sup> Amitav Acharya dkk, *Energy and Security The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific*, 2006

<sup>85</sup> Sumber gambar : Institute of Defence and Strategic Studies, *Energy and Security The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific*, October 2006, halaman 16



Grafik 3.1 *Oil Imbalance by Region (1995 and 2005)*<sup>86</sup>

Grafik 3.1 menunjukkan bahwa ketidakseimbangan minyak saat ini di kawasan Asia-Pasifik dan Amerika Utara telah melebar jauh sejak tahun 1995. Ketidakseimbangan minyak salah satu penentu utama dari keamanan energi (*Energy Security*). Kekurangan energi di Asia mendorong tumbuhnya ketegangan – ketegangan keamanan dalam bentuk lain yang gawat, yaitu keharusan mereka untuk terus meningkatkan impor dari luar kawasan, terutama dari Teluk Persia yang jauh jaraknya.

Selain itu, sebagian besar negara di Asia memiliki sistem pengolahan energi yang masih kurang efisien dibandingkan dengan negara-negara maju. Dengan kata lain, Asia menggunakan lebih banyak energi untuk memproduksi satu unit output atau PDB dari negara maju, dan ini memberikan lebih banyak tekanan pada negara-negara Asia untuk mengamankan pasokan energi mereka yang sebagian besarnya berasal dari Timur Tengah.

Negara-negara Asia Timur Laut, khususnya China, Jepang, dan Korea Selatan, mengkonsumsi 13,2324 juta barrel minyak per hari. Negara-negara tersebut berada pada deretan 10 negara pengimpor minyak terbesar di dunia. Dengan banyaknya bahan bakar minyak yang mereka butuhkan

<sup>86</sup> Sumber gambar : Institute of Defence and Strategic Studies, *Energy and Security The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific*, October 2006, halaman 15

untuk menggerakkan perekonomiannya, negara-negara tersebut sangat bergantung kepada Timur Tengah yang menyuplai kebutuhan minyak mereka.

Sejak tahun 1993 China terpaksa mengimpor minyak mentah dalam jumlah yang sangat besar. Tahun 2010 saja China membutuhkan sekitar 100 juta metrik ton minyak, 32% di antaranya harus diimpor. *The International Energy Agency* memperkirakan bahwa konsumsi minyak China pada tahun 2030 akan sama besar dengan konsumsi minyak AS hari ini. Impor minyak China dari Timur Tengah saat ini mencapai 58% dari keseluruhan nilai impor China, dan diperkirakan akan terus naik hingga 70% pada tahun 2015.

Bagi Jepang, minyak memenuhi 52% dari keseluruhan suplai energi yang dibutuhkan, dan diperkirakan akan tetap menjadi sumber energi utama di abad ke 21 ini. Jepang mengimpor hampir semua minyak mentahnya karena negeri itu hampir tidak memiliki cadangan minyak bumi. Minyak mentah Jepang sebanyak 88% berasal dari negara-negara OPEC, khususnya di kawasan Teluk Persia. Jepang adalah pelanggan terbesar minyak dari kawasan Timur Tengah, dimana Jepang membeli 21% dari keseluruhan ekspor minyak kawasan tersebut.

Sekitar 97,3% sumber energi Korea Selatan berasal dari luar negeri. Pada tahun 2007, Korea Selatan merupakan pengimpor minyak jadi terbesar keempat dan konsumen terbesar keenam di dunia. 73,4% minyak mentah yang diimpor Korea Selatan berasal dari kawasan Timur Tengah. Meskipun ketergantungan Korea Selatan pada minyak bumi telah berkurang dari 60,4% menjadi 50,6%, tetapi ketergantungannya pada minyak dari Timur Tengah meningkat dari 72% menjadi 77% selama beberapa tahun terakhir. Arab Saudi dan Uni Emirat Arab masing-masing menyuplai 30% dan 16% permintaan minyak Korea Selatan.

Demikianlah, boleh jadi energi adalah isu paling penting dalam pertumbuhan ekonomi internasional. Menurut sebuah laporan UNCTAD, “... energi adalah salah satu poros pertumbuhan ekonomi yang paling penting, dan merupakan satu faktor penentu kualitas hidup kita sehari-

*hari...barangkali energi menjadi bisnis paling besar dalam perekonomian dunia, dengan turn over paling sedikit 1,7 – 2 triliun dollar per tahun... sedangkan investasi global dalam bidang energi antara tahun 1990-2020 diperkirakan 30 triliun dollar pada harga tahun 1992. “*<sup>87</sup>

### **3.2.2. Keamanan Maritim Bagian Dari Keamanan Energi**

Ranah keamanan energy (*energy security*) adalah juga mencakup tentang keamanan seluruh rantai pasokan (*supply chain*), selain dari keamanan sumbernya (*sources*). Ini termasuk keamanan kapal tanker minyak dan LNG melintasi *chokepoints* penting seperti Selat Hormuz dan Selat Malaka dan alur laut yang menghubungkan pemasok dan pembeli bangsa-bangsa. Akibatnya, keamanan maritim sekarang telah menjadi bagian integral dari agenda keamanan energy (*energy security*).<sup>88</sup>

Keamanan pasokan minyak (*oil supply security*) adalah memastikan keamanan akses tidak hanya ke lokasi sumber daya tetapi juga terhadap keamanan jaringan transportasi yang mengirimkannya, hal ini telah menjadi fokus utama dari kebijakan energi dan *energy security* di kalangan kekuatan ekonomi importir minyak Asia-Pasifik.

Pada akhir 1980-an, misalnya, 3 juta barrel minyak bergerak dari Teluk Persia ke Asia. Pada akhir 1990-an angka ini telah melonjak tiga kali lipat menjadi 9 juta barrel dan pada tahun 2005 sudah mencapai 15,5 juta barrel. Meningkatnya permintaan Asia terhadap minyak telah membuat lalu lintas kapal tanker melonjak dengan tajam, khususnya jumlah kapal yang melewati Selat Hormuz dan Selat Malaka.<sup>89</sup>

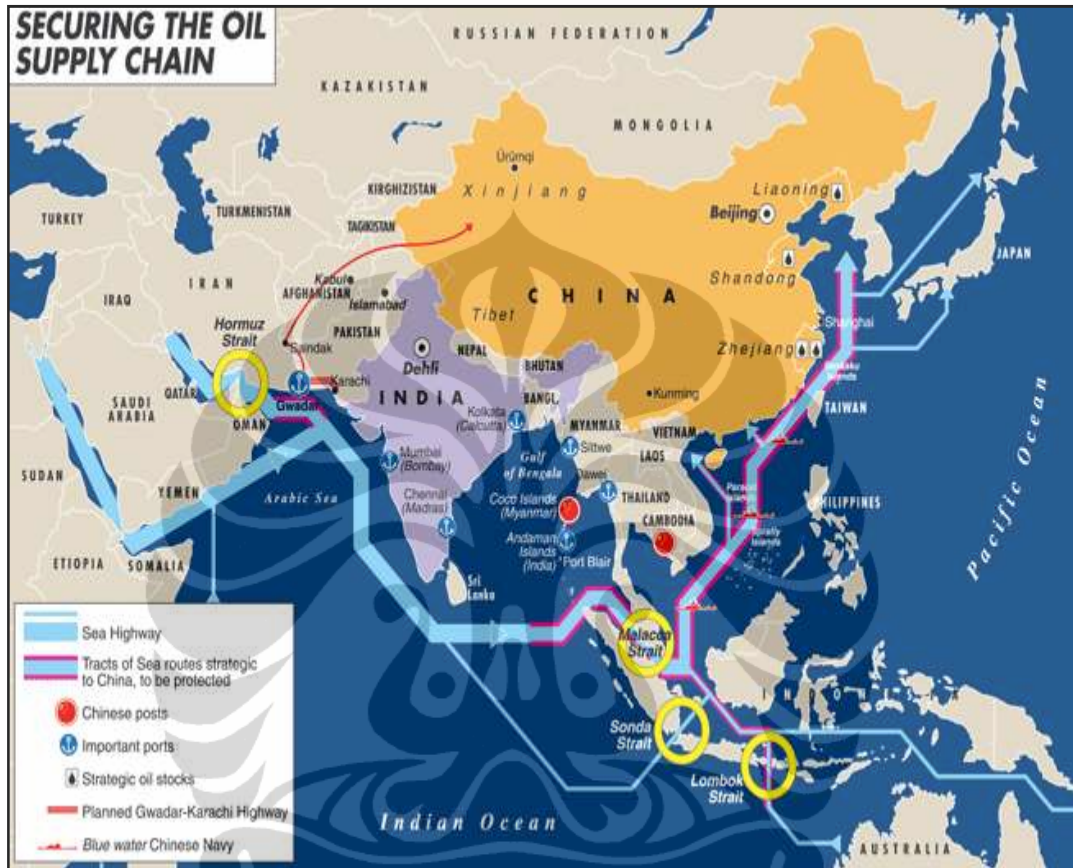
Lusinan kapal super tanker setiap bulan akan berangkat dari sumur-sumur minyak Arab Saudi melewati Samudera India yang luas menuju Pusan, Yokohama, dan semakin banyak ke Shanghai; di kawasan

<sup>87</sup> UNCTAD, *Analysis Of Ways To Enhance The Contribution Of Specific Services Sectors To The Development Perspectives Of Developing Countries : Energy Services In International Trade : Development Implications*, Catatan sekretariat UNCTAD, 10 Desember 2001.

<sup>88</sup> Institute of Defence and Strategic Studies, *Energy and Security The Geopolitics Energy in The Asia Pacific*, Nanyang Technology University, October 2006. Halaman 55

<sup>89</sup> For details, see “Energy Security Issues in the Asia-Pacific Region,” a white paper prepared by the East-West Center for the Ministry of International Trade and Industry; Japan, May 1998

Samudera Pasifik Barat; dengan muatan lebih dari lima belas juta barel tiap hari (hampir 20% konsumsi dunia). Ketika kapal-kapal super tanker raksasa mengarahkan pelayarannya ke Timur, alternatif tercepat adalah melalui Selat Malaka.<sup>90</sup>



Gambar 3.6 Peta Rantai Pasokan Minyak dari Samudera India ke Pasifik<sup>91</sup>

Penyediaan jaminan keamanan terhadap meningkatnya volume perdagangan dan jumlah kapal-kapal yang ada, telah terbukti sulit. Sementara potensi tumpahan minyak dan kecelakaan kapal, akan naik secara alami. Hal ini akan berimplikasi terhadap keamanan rute pengapalan (*shipping routes*), dan kemampuan rute ini untuk menghadapi peningkatan volume pengapalan yang ditargetkan dalam waktu dekat.

Untungnya pola baru pasokan dan transportasi ini lebih menciptakan persaingan yang wajar dibandingkan persaingan yang

<sup>90</sup> Kent E. Calder, *Asia's Deadly Triangle*, Prehallindo, Jakarta 1998 halaman 9

<sup>91</sup> Sumber gambar : Laura Canali, *Heartland Eurasian Review of Geopolitics*, <http://temi.repubblica.it/limes-heartland/>



destruktif di antara negara-negara Asia. Tidak ada perebutan untuk menandatangani kontrak dengan harga atau persyaratan yang tidak masuk akal. Memang, tidak ada produsen utama di Timur Tengah yang menetapkan harganya sendiri lagi. Persaingan Asia terjadi berdasarkan mandat ekonomi untuk membentuk ikatan ekonomi dan energi yang kuat dengan Timur Tengah dan untuk menciptakan hubungan yang menjamin kelancaran arus minyak. Ini adalah jalan dua arah. Pemasok kunci di Timur Tengah mengakui bahwa Asia adalah pasar yang terbaik dan mencoba untuk menjamin kredibilitas dan kepuasan konsumen. Sementara negara-negara Asia sebagai konsumen selalu berusaha untuk menegosiasikan penawaran terbaik, tetapi tidak ingin tergantung hanya pada satu ekonomi atau wilayah.

Semua ini telah meredakan kekhawatiran tentang problem *energy security* Asia. Masalah ketersediaan energi tidak lagi menjadi masalah kritis bagi keamanan energi, karena telah diidentifikasi jumlah yang memadai dari sumber energi di Timur Tengah. Selama transportasi kapal tanker ini dijamin, masalah lain akan bisa dikelola dan masalah transportasi inilah yang menjadi kunci persoalan. Maka semakin jelas bahwa persoalan *energy security* telah bergeser ke masalah *maintaining open shipping routes* atau disebut juga *sea lanes of communication*.<sup>92</sup>

Demikianlah ranah keamanan energy (*energy security*) juga mencakup tentang keamanan seluruh rantai pasokan (*supply chain*), selain dari keamanan sumbernya (*sources*). Ini termasuk keamanan kapal tanker minyak dan LNG melintasi *chokepoints* penting seperti Selat Hormuz dan Selat Malaka dan alur laut yang menghubungkan pemasok dan pembeli bangsa-bangsa. Akibatnya, keamanan maritim sekarang telah menjadi bagian integral dari agenda keamanan energy (*energy security*).<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Fereidun Fesharaki, *Energy And The Asian Security Nexus*, Journal of International Affairs v53 (Fall, 1999)

<sup>93</sup> Institute of Defence and Strategic Studies, *Energy and Security The Geopolitics Energy in The Asia Pacific*, Nanyang Technology University, October 2006. Halaman 55

### 3.2.3. Modernisasi Angkatan Laut

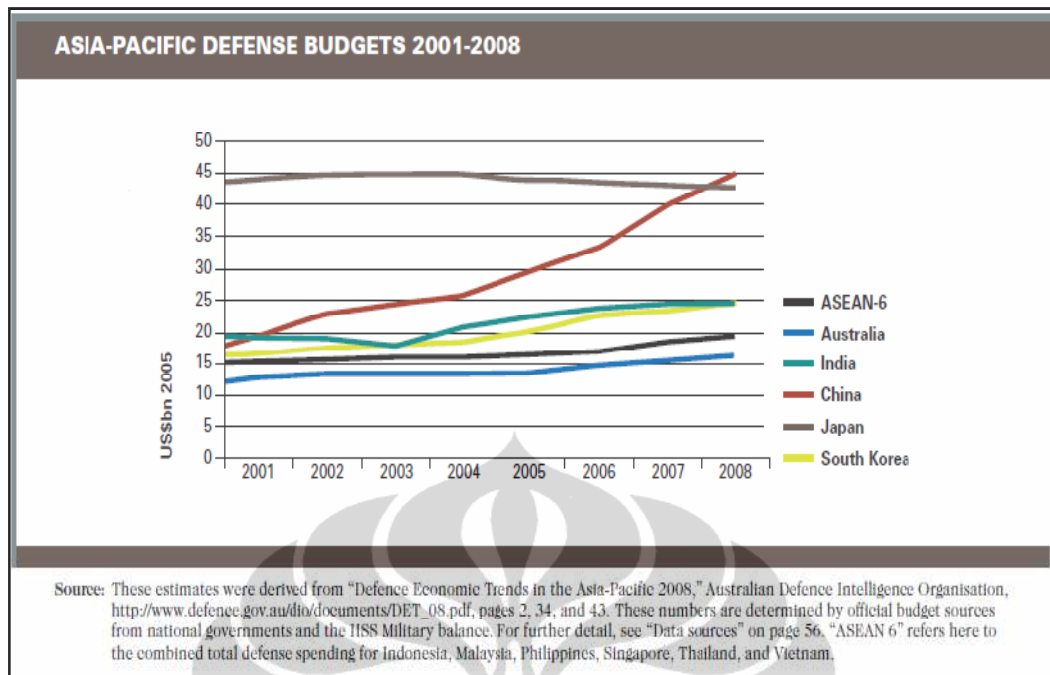
Akhirnya banyak negara-negara besar Asia melakukan ekspansi angkatan laut untuk menjamin keamanan pasokan minyak dari Timur Tengah yang dikirim melalui Selat Malaka dan Samudra Hindia. Kondisi ini kemudian memunculkan kompetisi kekuatan angkatan laut di antara negara-negara tersebut.

Kebutuhan energi yang sangat besar mengakibatkan semua bangsa besar Asia yang menjadi konsumen minyak telah memulai program modernisasi angkatan lautnya. Faktor *Energy Security* telah memberikan dorongan signifikan terhadap upaya modernisasi angkatan laut mereka, meskipun negara-negara ini juga memodernisasi angkatan laut mereka sekaligus dalam rangka merespon lingkungan strategis global. Cina, Jepang dan India telah meningkatkan kekuatan maritim mereka serta kemampuan proyeksi kekuatan udara untuk menjaga keamanan energi mereka dan rute perdagangannya. AS dan Jepang telah memperkuat kerjasama pertahanan mereka, dan India telah menyepakati perluasan kerangka kerjasama maritim dengan dua negara itu yaitu Jepang dan Amerika Serikat.

India telah mengumumkan 34 persen peningkatan anggaran pertahanan pada tahun 2009-2010 yang lebih tinggi dari tahun-tahun sebelumnya. Sebagian besar anggaran ini adalah untuk mendanai akuisisi angkatan laut, yang baik secara kualitatif dan kuantitatif akan melampaui modernisasi pertahanan. Kepala Staf Angkatan Laut India baru-baru ini mengatakan bahwa strategi militer India harus berhadapan dengan Cina dan "termasuk mengurangi kesenjangan militer dan melawan jejak kaki Cina yang terus berkembang di kawasan Samudera Hindia."<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> Sam Bateman, *Naval Modernization in the Asia Pacific : Regional Security Implications*, CSCAP Regional Security Outlook 2009 – 2010



Grafik 3.2 Anggaran Pertahanan Asia Pasifik, 2001-2008 <sup>95</sup>

Cina biasanya dilihat sebagai pemicu untuk perlombaan senjata angkatan laut, berpotensi menggeser keseimbangan militer di Asia, meskipun China dengan tegas menolak klaim tersebut. Ekspansi kekuatan angkatan laut Cina mungkin menjelaskan akuisisi perusak rudal baru di Korea Selatan dan Jepang. Basis kapal selamnya di pulau Hainan juga tampaknya memacu semacam reaksi "perlombaan senjata" dari India. Sementara sebagian besar angkatan laut, termasuk Angkatan Laut Cina, menekankan bahwa kemampuan mereka sedang dikembangkan untuk tujuan defensif, seringkali sulit untuk membedakan kemampuan ofensif dari kemampuan defensif.

Tanpa kepercayaan dan transparansi, pembangunan angkatan laut bisa meningkatkan ketidakpastian dan dapat mengarah pada "dilema keamanan" klasik: suatu proses aksi dan reaksi yang mungkin melibatkan kemampuan angkatan laut yang stabil dan progresif. Angkatan laut regional harus meningkatkan transparansi rencana angkatan lautnya dan membangun rasa saling percaya. <sup>96</sup>

<sup>95</sup> Sumber gambar : *CSCAP Regional Security Outlook 2009 – 2010*, Council for Security Cooperation in the Asia Pacific

<sup>96</sup> Sam Bateman, *ibid.*

### 3.3.KONTESTASI MARITIM DI SAMUDERA INDIA

Samudera India merupakan arena persaingan antara Amerika Serikat dan China dalam hal *interlocks* Pasifik dan persaingan regional antara China dan India, disamping juga perlawanan Amerika Serikat terhadap terorisme Islam di Timur Tengah serta upaya AS untuk memasukkan Iran kedalamnya.

Setiap kali kapal perang Angkatan Laut AS membombardir Irak atau Afghanistan, mereka sering melakukannya dari Samudera India. Angkatan udara AS menjaga Irak dan Afghanistan dari pangkalan di Teluk Persia dan kepulauan Diego Garcia, yang letaknya tepat di tengah Samudra Hindia.

Selat Malaka adalah bagian penting dari Samudera Hindia, sebagaimana diurai dalam keterangan-keterangan dalam 'World Fact Book CIA' bahwa Samudra Hindia adalah sebuah "*major sea lane*" yang dilintasi 90% barang-barang perdagangan dunia sebagai berikut : <sup>97</sup>

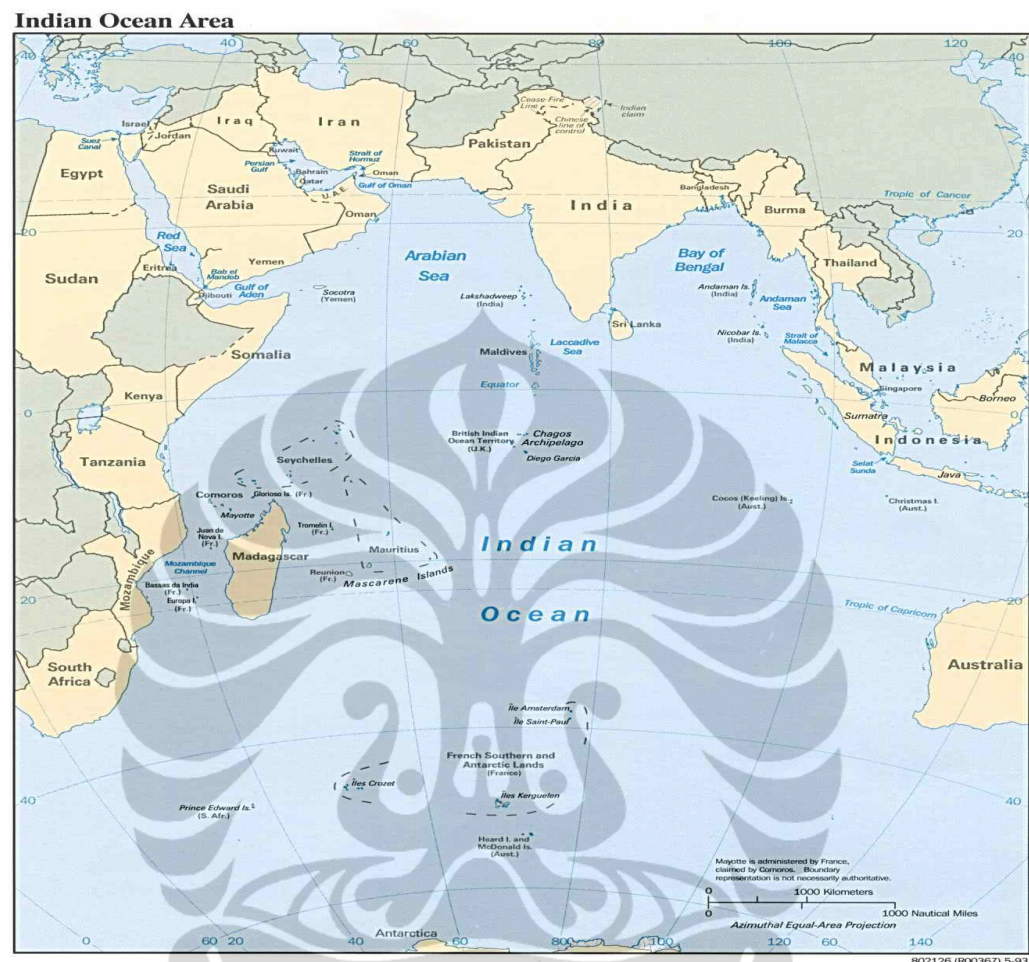
*"...The Indian Ocean is a critical waterway for global trade and commerce. This strategic expanse hosts heavy international maritime traffic that includes half of the world's containerized cargo, one third of its bulk cargo and two third of its oil shipment. Its waters carry heavy traffic of petroleum and petroleum products from the oilfields of the Persian Gulf and Indonesia, and contain an estimated 40% of the world's offshore oil production. The Ocean features four critically important access waterways facilitating international maritime trade - the Suez Canal in Egypt, Babel-Mandeb (bordering Djibouti and Yemen), Straits of Hormuz (bordering Iran and Oman), and **Straits of Malacca (bordering Indonesia and Malaysia)**. These 'chokepoints' or narrow channels are critical to world oil trade as huge amounts of oil pass through them."*

Sementara itu, situasi keamanan di kawasan Samudera Hindia berkembang cepat, terus memuntahkan tantangan segar pada keamanan maritim Selat Malaka. Lebih dari sekedar fitur geografis, Samudera India juga merupakan gagasan yang menggabungkan sentralitas Islam dengan politik energi global

---

<sup>97</sup> Purbo S. Suwondo, *Kajian Strategik Tentang Geopolitik Perminyakan*, Jakarta 18 Maret 2008. Halaman 7

dan bangkitnya India dan China, yang mengungkap kondisi tata dunia yang berlapis-lapis dan multipolar.<sup>98</sup>



Gambar 3.7 Peta Samudera India

### 3.3.1. Amerika Serikat

Amerika Serikat menghadapi tiga tantangan geopolitik di Asia: yang pertama adalah politik strategis di Timur Tengah Raya, kedua perjuangan untuk menanam pengaruh terhadap di level selatan negara-negara bekas Uni Soviet, dan yang ketiga adalah adanya pertumbuhan India dan Cina di Samudra Hindia. Yang terakhir tampaknya paling jinak dari tiga tantangan tersebut. China bukanlah musuh Amerika Serikat, seperti Iran, tetapi merupakan rekan pesaing yang sah. Sementara India adalah sekutu pemula. Dan kebangkitan angkatan laut India, segera

<sup>98</sup> Robert D. Kaplan, *Center Stage for the Twenty-first Century, Power Plays in the Indian Ocean*

menjadi terbesar ketiga di dunia setelah Amerika Serikat dan China, yang akan berfungsi sebagai penangkal ekspansi militer Cina.

Semenjak 2007, muncul diskursus pada banyak kalangan yang menyimpulkan bahwa Amerika Serikat tengah mengalami kemunduran pengaruh secara perlahan dalam jangka panjang. Beberapa indikasi memperlihatkan itu. Perang Irak berfungsi sebagai konflik yang telah menyedot oksigen kebijakan luar negeri AS, sementara krisis keuangan global 2008 adalah merupakan sinyal dari berakhirnya model keuangan kapitalisme AS.

Dalam beberapa tahun terakhir, berdasarkan pengamatan analisis keamanan swasta *Strategic Forecasting*, Amerika tidak akan lagi berada pada kemampuan yang sama untuk menjadi pemberi bantuan bencana di laut Asia Tenggara. Dalam bencana berikutnya, kapal-kapal Amerika akan berbagi keunggulan dengan kapal-kapal dari Australia, Jepang, Korea Selatan, India, dan mungkin Cina. Betapa tidak, dalam beberapa dekade terakhir Angkatan Laut AS telah perlahan mengalami penurunan. Pada akhir Perang Dunia II, Amerika Serikat memiliki 6.700 kapal. Sepanjang Perang Dingin memiliki sekitar 600 kapal. Pada 1990-an, setelah runtuhnya Tembok Berlin, telah lebih dari 350. Sekarang kita turun untuk kurang dari 280. Semua angka ini menunjukkan era unipolar Amerika di samudera-samudera dunia mulai memudar, khususnya di Samudera India dan Pasifik Barat dimana AS telah menguasai dua lautan itu selama lebih kurang 60 tahun. Hal ini terjadi karena Cina –pesaing Amerika di abad ke-21– semakin menerjemahkan kekuatan ekonominya menjadi kekuatan laut (*seapower*).<sup>99</sup>

Bagi Amerika Serikat, mencegah kekuatan baru yang bisa menyaingi hegemoninya adalah faktor konstanta dalam kebijakan luar negeri Amerika Serikat. Di Asia Timur, faktor ini bisa diterjemahkan dengan –antara lain- mencegah *Weapon of Mass Destruction* (WMD), juga penempatan pasukan Amerika Serikat di kala damai maupun perang yang

---

<sup>99</sup> Robert. D. Kaplan, *China's Two Ocean Strategy*, dalam laporan *China's Arrival: A Strategic Framework for a Global Relationship*, Center of New American Century, 2009

tentu membutuhkan akses udara yang aman dan kebebasan navigasi di “*strategic choke point*” atau SLOC.<sup>100</sup>

Strategi maritim baru Angkatan Laut AS, yang diresmikan pada bulan Oktober 2007 di Naval College War, *Newport Rhode Island* menyatakan bahwa Angkatan laut AS mulai sekarang akan berupaya terus hadir secara berkelanjutan di Samudra Hindia dan Pasifik Barat yang berdekatan, tetapi tidak demikian di Samudera Atlantik."

Pernyataan "Visi dan Strategi" Korps Marinir AS, yang diresmikan pada bulan Juni 2008, sampai tahun 2025 juga menyimpulkan bahwa Samudera India dan perairan sekitarnya akan menjadi sentral teater dari konflik dan kompetisi global. Seiring dengan dominasinya yang terus berlanjut di Pasifik, AS jelas berusaha untuk menjadi kekuatan terbesar di Asia Selatan. Sinyal ini merupakan sebuah pergeseran strategi maritim yang bersejarah dan penting bagi Amerika Serikat, pergeseran jauh dari Atlantik Utara dan Eropa mengarah ke Asia Pasifik.

Amerika Serikat sebagai negara dengan kekuatan maritim terbesar, tentu memiliki multi kepentingan di Selat Malaka. Selain kepentingan ekonomi, Amerika juga punya kepentingan militer dan keamanan di Selat Malaka, jalur laut ini memang sangat kritis bagi pergerakan Angkatan bersenjata Amerika Serikat dari Pasifik Barat ke Samudera Hindia dan Teluk Persia.<sup>101</sup> Di sisi lain, dengan kontrol penuh terhadap Selat Malaka, Amerika Serikat juga bisa menghadang pengaruh China yang semakin besar di Asia Tenggara. Inisiatif keamanan maritim AS di Selat Malaka telah berusaha untuk membentuk sebuah peraturan yang membahas ancaman terorisme dan proliferasi senjata.

Oleh karena itu sebagai negara yang mempunyai kekuatan laut terbesar seperti Amerika Serikat, Selat Malaka merupakan jalur utama bagi mobilitas armada-armadanya dalam melakukan patroli di Samudera

<sup>100</sup> Nur Rahmat Yuliantoro, *Keamanan Selat Malaka : "Nafas Hidup" Sang Naga Versus "Kebebalan" Paman Sam*, 9 Mei 2005

<sup>101</sup> Laporan RAND, *Indonesia's Transformation and the Stability of Southeast Asia*, 2007

Pasifik dan Samudera Hindia.<sup>102</sup> Armada AS tersebut tidak hanya melewati Selat Malaka saja, tetapi secara tidak langsung sekaligus merupakan upaya AS untuk menjaga kepentingan AS dan menghadang pengaruh Cina di Asia Tenggara.

Walhasil Amerika Serikat sering mempermasalahkan keamanan selat Malaka karena kasus pembajakan yang terus meningkat, bahkan mereka memberikan penilaian bahwa negara pantai di Selat Malaka ini tak mampu menciptakan situasi aman bagi kapal yang lewat. Oleh karena itu mereka mulai ingin masuk lebih dalam untuk ikut mengendalikan keamanan Selat Malaka dengan mempromosikan kebijakan unilateral yang bernama PSI (*Proliferation Security Initiative*) dengan implementasi melaksanakan pemeriksaan terhadap kapal-kapal yang dicurigai mengangkut senjata pemusnah massal atau WMD (*Weapon of Mass Destruction*). Kemudian juga di bulan April 2004, komandan pasukan AS di Asia Pasifik memaklumkan *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) yang memungkinkan penempatan marinir dan pasukan AS di Selat Malaka untuk menjaga keamanannya. Meski menerima saran, bantuan perlengkapan dan pelatihan dari AS, Malaysia dan Indonesia menolak RMSI di Selat Malaka karena alasan kedaulatan. Thailand pun menolak penempatan pasukan AS di kawasan ini.

Ini adalah upaya gencar Amerika untuk menguasai Selat Malaka melalui kehadiran militernya, dengan mengembangkan opini bahwa Selat Malaka tidak aman gara-gara terorisme dan perompakan. Untuk menguasai Selat Malaka secara militer, Amerika dan kekuatan-kekuatan global di negara-negara maju, sepertinya tidak punya cara lain kecuali pengembangan opini bahwa Selat Malaka dan perairan laut Indonesia sekitarnya dalam keadaan tidak aman gara-gara meningkatkan perompakan dan terorisme.

---

<sup>102</sup> Mak Joon Num, "*Unilateral and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits*", ISEAS 2004



### 3.3.2. Cina

Cina adalah kekuatan ekonomi baru di Asia Timur yang dinilai paling mampu mengimbangi sang adidaya Amerika Serikat. Dengan tingkat pertumbuhan tahunan dalam output ekonomi dan perdagangan luar negeri yang rata-rata hampir 10 dan 16 persen, berturut-turut, dari 1978 hingga 2000, kinerja ekonomi China telah membuat iri dunia. Meskipun terwujudnya kesejahteraan baru terjadi di daerah Cina pesisir, namun jumlah penduduk Cina yang hidup dalam kemiskinan absolut telah berhasil dikurangi lebih dari 200 juta jiwa selama era reformasi.

Setelah Mao Zedong meninggal pada 1976, maka reformis ekonomi Deng Xiaoping muncul sebagai pemimpin China. Deng Xiaoping banyak melakukan perubahan, melalui reformasi ekonomi yang mendorong masyarakat pedesaan untuk berani melakukan *xiaohai*, atau “melompat ke dalam lautan bisnis.” Deng melakukan reformasinya dengan cara “menyeberangi sungai dengan merasakan batu-batunya” sebuah ungkapan China yang berarti melakukan selangkah demi selangkah. Di dalam usahanya untuk menemukan model pembangunan China, Deng Xiaoping banyak belajar dari Singapura dan bahkan mengunjungi negara Singa ini di November 1978. Perjalanan ini telah membuka mata Deng dan menjadi titik balik bagi China.

Mulai tahun 1980-an China membangun tambang-tambang batu bara untuk memenuhi kebutuhan energi. Selama tahun 1990-an China berpacu meningkatkan produksi gas alam dan minyak. Selama periode 1990-2003 China membangun jaringan pembangkit listrik baru yang modern. Infrastruktur dibangun, pelabuhan-pelabuhan kargo dibangun, demikian juga jalan raya, rel-rel kereta api serta bandara-bandara modern. Ratusan zona ekonomi juga ikut dibangun. Upaya modernisasi terencana yang terpusat ini masih berlanjut sampai sekarang.<sup>103</sup>

Setelah China mulai reformasi ekonomi pada tahun 1978, *energy intensity* (jumlah energi yang dibutuhkan per unit output) Cina meningkat

---

<sup>103</sup> Robyn Meredith, *The Elephant and the Dragon: The Rise of India and China and What It Means for All of U*, 2007

secara dramatis. Pemerintah China terus melakukan langkah-langkah efisiensi energi seperti merubah industri berat padat energi menjadi industri manufaktur ringan. Namun, meskipun pemerintah China terus berharap bahwa keuntungan dalam efisiensi energi akan terus berlanjut, namun justru tren menunjukkan sebaliknya pada awal tahun 2002. Permintaan energi Cina tumbuh empat kali lebih cepat dari yang diperkirakan, naik dari 10 persen dari kebutuhan energi global pada tahun 2001 menjadi 15 persen pada tahun 2006. Peningkatan tersebut terutama didorong oleh industri, yang sekarang mengkonsumsi lebih dari 70 persen dari total kebutuhan energi Cina.<sup>104</sup>

Faktor inilah yang mendorong Cina terus memodernisasi angkatan lautnya, guna menjamin keamanan pasokan energinya yang besar dari Timur Tengah. Anggaran militer China terus merangkak naik, angkanya mencapai 14,9 persen pada tahun 2009. Pada tahun 2009 Pemerintah China menaikkan anggaran militernya mencapai 480,686 miliar yuan (70,2 miliar dolar AS), meningkat 62,482 miliar yuan dari 2008.<sup>105</sup> Kemudian pada tahun 2010, Pemerintah China meningkatkan lagi anggaran pertahanannya dengan besaran yang masih diperhitungkan, kemungkinan seperti yang di lansir sebuah lembaga riset perdamaian internasional di Stockholm itu, China akan menambahkan lagi sebesar 10% dari 84,9 miliar dolar tahun lalu untuk anggaran militer tahun 2010.

China saat ini tengah mengembangkan *blue water navy* yang kemampuannya dibentuk untuk mengamankan kepentingan suplai energi China, bukan hanya di seputaran Laut China Selatan tetapi juga sampai di Samudera Hindia dan Teluk Persia. Studi terhadap Cina menunjukkan bahwa strategi *String of Pearls*<sup>106</sup> yang diadopsi China merupakan strategi

<sup>104</sup> Dr. Joshua W. Busby, *The Need for Power: Implications of Chinese Energy Security and Climate Change Policies for Sino-American Relations*

<sup>105</sup> kata jurubicara parlemen China, Li Zhaoxing kepada para wartawan seperti dikutip AFP

<sup>106</sup> Christopher J. Pehrson (Juli 2006) dalam papernya ***String Of Pearls: Meeting The Challenge Of China's Rising Power Across The Asian Littoral*** menggambarkan rangkaian *String of Pearls* : “...Each “pearl” in the “String of Pearls” is a nexus of Chinese geopolitical influence or military presence. Hainan Island, with recently upgraded military facilities, is a “pearl.” An upgraded airstrip on Woody Island, located in the Paracel archipelago 300 nautical miles east of Vietnam, is a “pearl.” A container shipping facility in Chittagong, Bangladesh, is a “pearl.” Construction of a

komprehensif untuk kepentingan keamanan suplai energi China, strategi ini membutuhkan modernisasi militer yang progresif. Karena itu untuk menjalankan strategi ini, China membutuhkan akses ke lapangan terbang dan pelabuhan. Rangkaian Mutiara (*pearls*) ini memanjang dari pantai daratan Cina melalui pesisir di Laut Cina Selatan, Selat Malaka, melintasi Samudera Hindia, dan ke pesisir Laut Arab dan Teluk Persia. Daftar mutiara (*pearls*) itu adalah sebagai berikut : fasilitas militer yang memadai di Hainan *Island*; landasan terbang darurat di Pulau Woody yang terletak di kepulauan Paracel sekitar 300 mil laut timur Vietnam; kontainer fasilitas pengiriman di Chittagong, Bangladesh; pembangunan pelabuhan air yang dalam di Sittwe, Burma; pembangunan basis angkatan laut dalam Gwadar, Pakistan; pipa melalui Islamabad dan Karakoram Highway ke Kashgar di propinsi Xinjiang; fasilitas pengumpulan intelijen di pulau-pulau di Teluk Benggala di dekat Selat Malaka dan pelabuhan Hambantota di Sri Lanka. Strategi *String of Pearls* ini menggambarkan manifestasi pengaruh geopolitik China melalui upaya peningkatan akses ke pelabuhan dan lapangan terbang, mengembangkan hubungan diplomatik khusus, dan modernisasi kekuatan militer yang membentang dari Laut Cina Selatan melalui Selat Malaka, melintasi Samudera Hindia, dan masuk ke Teluk Arab. Dalam beberapa kasus, Cina banyak memberikan subsidi pembangunan pelabuhan baru dan fasilitas lapangan udara di negara-negara target dengan kompensasi bahwa fasilitas tersebut akan dibuat sesuai dengan standar kebutuhan China.<sup>107</sup>

Zhao Yuncheng, seorang cendekiawan dari *China's Institute of Contemporary International Relations* bahkan mengatakan : “*whoever controls the Straits of Malacca and the Indian Ocean could threaten China's oil supply route.*” Kesimpulannya ini diulangi oleh Presiden Hu Jiantao yang mengatakan bahwa “*Malacca-dilemma*” adalah persoalan

---

*deep water port in Sittwe, Myanmar, is a “pearl,” as is the construction of a navy base in Gwadar, Pakistan. Port and airfield construction projects, diplomatic ties, and force modernization form the essence of China's “String of Pearls.” The “pearls” extend from the coast of mainland China through the littorals of the South China Sea, the Strait of Malacca, across the Indian Ocean, and on to the littorals of the Arabian Sea and Persian Gulf..”*

<sup>107</sup> Christina Y. Lin, *Militarisation of China's Energy Security Policy – Defence Cooperation and WMD Proliferation Along its String of Pearls in the Indian Ocean*

kunci bagi keamanan energi China, karena sebesar 80 persen dari impor energi Cina melewati Selat Malaka, keamanan Selat adalah penting untuk pembangunan berkelanjutan ekonomi China. Hu memberikan isyarat bahwa sejumlah pihak (termasuk AS) telah berusaha memperbesar pengaruhnya di Selat Malaka dengan jalan mencoba mengontrol navigasi di Selat Malaka.

Pemerintah Cina juga merencanakan sebuah kanal di Tanah Genting Kra, di Thailand, untuk menghubungkan Samudera Hindia ke pantai Pasifik China, proyek yang mirip Terusan Panama dan lebih lanjut bisa membawa kemajuan kawasan ujung Asia pada keseimbangan kekuatan dalam mendukung Cina, dengan memberikan akses mudah kepada angkatan laut China yang berkembang dan maritim armada komersialnya ke sebuah kontinum samudera luas yang membentang sepanjang jalan dari Afrika Timur ke Jepang dan Semenanjung Korea.

### 3.3.3. India

India dan Samudera India adalah dua entitas tak terpisahkan. India berhutang eksistensi geografisnya kepada Samudera Hindia. India dengan cepat muncul sebagai kekuatan besar Asia dan raksasa ekonomi potensial. Secara geopolitik, negara ini sudah berubah dari sikap Nehruvian yang acuh terhadap peristiwa di Asia Timur, menuju apresiasi strategis yang lebih besar pada sentralitas India di Selatan dan Timur Asia. Sebagian pengamat menggambarkan kondisi India terkini ini sebagai proses *rediscovering geopolitics Curzon* atau penemuan kembali geopolitik Curzon, karena mendasarkan pada pemikiran Lord Curzon 1909 dalam bukunya *“The Place of India in the Empire”* yang menguatkan posisi sentralitas India dalam penggunaan kekuatan laut di pesisir Samudera India dan Asia Timur.<sup>108</sup>

Curzon, seorang mantan raja muda Inggris, menulis bahwa posisi sentral India di Asia berarti bahwa negara itu bisa memiliki pengaruh

---

<sup>108</sup> Michael Evans, *Power and Paradox: Asian Geopolitics and Sino-American Relations in the 21st Century*, Mei 2009

dalam banyak arah -di Persia, Afghanistan, dan Cina- karena mengendalikan rute pelayaran ke Australasia dan Laut Cina. Seorang analis strategis India, C. Raja Mohan berpandangan bahwa, “bagi elit pengambil kebijakan luar negeri India yang telah bermimpi panjang mengenai peran kuat untuk India di daerah sekitarnya, maka Curzon tetap menjadi satu sumber inspirasi utama kebijakan luar negeri India”.

India bertekad untuk memainkan peran maritim penting dalam memanfaatkan kawasan pada lokasi strategis di kawasan Samudra Hindia. India telah membentuk basis militer *tri-services* pertama di Andaman dan Nikobar, yaitu di mulut Selat Malaka. Selain itu, pangkalan angkatan laut India di Karwar Laut Arab telah dibentuk untuk siap menjadi pangkalan angkatan laut terbesar di Asia selama beberapa tahun mendatang. Pada saat yang sama, hubungan militer-ke-militer, yakni hubungan angkatan laut khususnya, telah memberikan dorongan yang signifikan untuk hubungan India-AS.

Dengan demikian India punya peran strategis dalam konstelasi persaingan antara Amerika Serikat dan China, India muncul sebagai kunci dari sumbu kawasan Eurasia karena letaknya di Samudera Hindia, yang tentu memiliki pengaruh besar terhadap hubungan Amerika Serikat dan China. India sejak awal 2000-an, berupaya menyeimbangkan kebijakan *Look West* dengan kebijakan *Look East*. Sebab sebelumnya fokus New Delhi lebih banyak pada *Look West* daripada *Look East*.<sup>109</sup>

Kepentingan India dalam meningkatkan kemampuan maritim adalah sebagian karena kekhawatiran sehubungan perluasan jangkauan maritim China yang mencakup ke Samudera Hindia melalui *String of Pearls*-nya. Karenanya untuk bisa mengimbangi China, India harus meluaskan pengaruh serta kepentingannya ke Asia Timur dan Asia Tenggara, dimana disana akan banyak ditemukan kepentingan India yang layak untuk dipertahankan. *Look East Policy* dengan jelas menunjukkan

---

<sup>109</sup> C. S. Kuppuswamy, *India's Look East Policy - A Review*, Paper no. 3662, 12 Februari 2010, <http://www.southasiaanalysis.org/%5Cpapers37%5Cpaper3662.html>

orientasi India untuk menjadi salah satu kekuatan besar dalam konstelasi politik dunia pasca perang dingin.<sup>110</sup>

India adalah kekuatan eksternal dengan keterlibatan terpanjang di wilayah Malaka. Angkatan Laut India telah melakukan latihan bersama anti-pembajakan dengan Angkatan Laut Singapura untuk lebih dari satu dekade, dengan Indonesia sejak tahun 2004 dan Thailand sejak tahun 2005. Pada tahun 2002, angkatan laut India dan AS juga diizinkan untuk bersama-sama mengawal kapal transit pelaksanaan selat tinggi nilai kargo Amerika. Meskipun India bukanlah negara *littoral* ke Selat Malaka, tetapi India berbatasan langsung dengan negara-negara Asia Tenggara, baik secara maritim maupun daratan. Kawasan Samudera India yang menjadi *areas of primary interest* membentang pula dari wilayah timur India sampai Selat Malaka, dimana ujung Andaman dan Nikobar berjarak hanya 90 mil laut dari Aceh yang terletak di pintu masuk barat ke selat.

Terlepas dari langkah-langkah kebijakan luar negerinya, untuk menyiapkan keamanan angkatan laut terhadap kepentingan-kepentingan krusial maritimnya, India telah membangun angkatan laut yang tangguh dan pengawas pantai. Untuk tujuan ini angkatan lautnya memiliki tiga komando, yaitu Barat, Timur, dan Selatan dengan markas besar mereka di Mumbai, Vishakhapatnam, dan Kochi. Angkatan Laut India memiliki dua armada, Barat dan Timur yang terdiri dari kapal, pesawat udara, dan kapal selam. Selama bertahun-tahun negara ini telah mengembangkan pangkalan udara utama Angkatan Laut di Goa dan Arkonnam dan pangkalan udara lain di Visakhapatnam. Untuk melindungi kepentingan ekonomi dan teritorialnya jauh di selatan Samudera India, India juga telah mengembangkan pangkalan udara di Port Blair dan Car Nicobar di kepulauan Andaman dan Nicobar. Pembentukan angkatan laut minor yang juga memiliki lokasi strategis terletak di Chennai, Kolkata, Chilka, Lonavala, dan Jamnagar.<sup>111</sup>

---

<sup>110</sup> Maksum, *Kebijakan Look East Policy India terhadap Negara-negara ASEAN Pasca Perang Dingin, Periode 1992-2005*, Tesis UI

<sup>111</sup> INDIA, 2005, Publication Division, government of India, halaman 177-178.

<http://www.publicationsdivision.nic.in>

### 3.3.4. Jepang

Visi pertahanan Jepang adalah menjaga dan mempertahankan survival Jepang serta selalu menjadi sekutu AS. Proses penentuan sistem pertahanan Jepang selalu dikaitkan dengan perkiraan ancaman terhadap wilayah Jepang berdasarkan kondisi perkembangan keamanan di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara. Semenanjung Korea (ancaman nuklir Korea Utara) dan kawasan laut di Selat Malaka serta Selat Taiwan, merupakan wilayah strategis yang harus dipertahankan dan diperjuangkan stabilitas keamanannya.

Prinsip dasar yang mempengaruhi orientasi kebijakan pertahanan dan pengembangan kekuatan militer Jepang, bertitik tolak dari penafsiran pasal 19 konstitusi 1947 Jepang -dikenal sebagai doktrin Yoshida- yang membatasi wewenang militer Jepang agar hanya memiliki kekuatan minimum untuk keperluan mempertahankan diri saja. Akibatnya keamanan dan survival Jepang sangatlah tergantung dari jaminan *security* AS, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam “*US-Japan Mutual Security Treaty*” (MST). Kebijakan ini untuk selanjutnya merupakan identitas politik Jepang menghadapi perkembangan regional maupun global.

Meski awalnya kemampuan angkatan laut Jepang dibatasi oleh konstitusinya hanya untuk peran defensif, tetapi kemudian kondisi ini telah berkembang dari waktu ke waktu, karena menanggapi permintaan Amerika untuk berbagi beban (*burden sharing*).

Tahun 1997, dicapai kesepakatan yang disebut “*US-Japan Defense Guideline*” yang menetapkan “*comprehensive planning mechanism*” yang lebih menekankan kerjasama bilateral yang bukan hanya terfokus pada pertahanan wilayah Jepang saja, tetapi juga untuk mengantisipasi gangguan keamanan regional. Lalu akhirnya pada bulan Juli 2005 majelis tinggi Jepang berhasil mengesahkan amandemen undang undang yang memberi wewenang kepada menteri pertahanan Jepang untuk memerintahkan militer Jepang menembakkan peluru kendali penangkal,

apabila ada ancaman serangan peluru kendali dari luar, tanpa harus memberitahu terlebih dahulu kepada perdana menteri.

Tahun 2006, pemerintah Jepang berhasil menyusun rancangan undang-undang untuk mempersiapkan pembentukan kementerian pertahanan. Penggantian nama “*self defense agency*” menjadi “*ministry of defense*” yang dipimpin oleh seorang menteri kabinet, sebagai tanda dimulainya proses transisi yang menjadikan “pasukan beladiri Jepang” (*Self Defense Force*) sebagai angkatan bersenjata reguler, yang tentunya akan segera diikuti dengan pengembangan kebijakan politik pertahanan dan sistem persenjataan pertahanan Jepang.

Sebagai negara maju, pasukan bela diri Jepang (SDF) sebenarnya memiliki pasukan yang berkemampuan tinggi dengan peralatan yang berteknologi canggih. Jumlah keseluruhannya diperkirakan sebanyak 140.000 pasukan, 140 kapal angkatan laut dengan total bobot 398.000 ton dan memiliki sejumlah 480 pesawat terbang militer. Pasukan AS yang ditempatkan di Jepang dengan tugas utama melindungi wilayah Jepang saat ini sebanyak sekitar 21.000 anggota, yang didukung oleh sejumlah 130 pesawat terbang militer. Armada ketujuh AS yang juga berfungsi sebagai bagian dari sistem pertahanan Jepang, berkekuatan 40 buah kapal dengan total bobot 610.000 ton yang diperkuat dengan 70 pesawat terbang yang siap siaga di kapal induk.

Proses transisi sistem pertahanan Jepang ini telah meningkatkan sikap ketidakpercayaan yang sudah ada di antara China dan Jepang. Di masa depan, Wang Jisi mengingatkan bahwa dinamika hubungan Sino-Jepang akan terhambat oleh sejarah permusuhan dan nasionalisme antagonis yang belum terselesaikan. Jika hal ini tidak dikelola, maka akan dengan mudah berevolusi dari masalah politik menjadi krisis serius.<sup>112</sup>

Hubungan Jepang dengan Cina memang masih diwarnai oleh sikap masing-masing yang saling curiga dan saling tidak percaya, akibat sejarah hubungan kedua bangsa di masa lalu. Jepang dan China mungkin terlibat dalam pengembangan sebuah “*quiet arms-race dynamic*” atau sebuah

---

<sup>112</sup> Wang Jisi, “*China’s Search for Stability with America*,” hal. 44.



dinamika perlombaan senjata yang tenang. Jepang berusaha untuk mengcounter angkatan udara, angkatan laut dan kemampuan rudal jelajah Cina yang baru dengan kekuatan-proyeksi asetnya sendiri.<sup>113</sup> Tidak bisa dipungkiri bahwa kekuatan militer yang saling berhadapan di Asia Timur, pada kenyataannya adalah antara China di satu pihak menghadapi Amerika Serikat dan Jepang di pihak yang lain.

Sebagai salah satu negara yang sangat berkepentingan atas keselamatan lalu-lintas di Selat Malaka, sudah sejak 1970-an, Jepang menawarkan kepada ketiga negara pantai untuk mengadakan survey bersama untuk memperoleh data hidrografis yang diperlukan. Indonesia telah menerima tawaran ini mengingat hasil-hasilnya juga akan sangat bermanfaat bagi Indonesia. Setelah tahun 1999, Jepang semakin serius memberi perhatian pada pembajakan (*piracy*) hal ini disebabkan oleh kasus hilangnya kapal 4.200 ton MV Tenyu, sebuah kapal Jepang yang membawa kargo senilai \$41.900.000. Selain kepentingan ekonomi, Jepang yang juga merupakan sekutu Amerika Serikat memiliki kepentingan politis untuk menghadapi China di Selat Malaka.<sup>114</sup>

### 3.3.5. Australia

Kepentingan Cina di Samudra Hindia yang datang pada saat Angkatan Laut India berkembang, Jepang yang bermasalah dengan ekspansi angkatan laut Cina dan potensi kemungkinan bahwa Cina dapat mengancam impor minyaknya sendiri. Bagi Australia, fenomena kompleks tersebut perlu diantisipasi serius karena telah menjadi persaingan angkatan laut yang meresahkan, yang melibatkan aktor-aktor besar Asia besar dalam lingkungan keamanan utara.<sup>115</sup>

Persaingan ini dapat mengancam perdagangan Australia dengan mitra dagang utama serta keamanan energi sebagai menjadi semakin tergantung

<sup>113</sup> Hughes, *Japan's Remilitarisation*, p. 143.

<sup>114</sup> Joyce Dela Pena, *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional*

*Concerns*, *Stanford Journal of International Relations*, Spring 2009.

<sup>115</sup> di wilayah utara Pasifik, dimana Australia memiliki sedikit pengaruh, karena Australia berada di selatan Pasifik.

pada impor minyak dari pemasok utama di Timur Tengah, Malaysia, Vietnam dan Papua Nugini. Buku Putih Pertahanan Australia terbaru Mei 2009 mengidentifikasi masalah ini sebagai masalah yang perlu perhatian besar tanpa menjelaskan penyebabnya. Ia mencatat bahwa “*we might have to contend with major power adversaries operating in our approaches*” dan untuk alasan ini Australia memiliki “*enduring strategic interest in the stability of the wider Asia-Pacific region*” yang meliputi Asia Utara dan Timur Samudera Hindia.<sup>116</sup>

Bagi Australia, wilayah Asia Pasifik termasuk penting, hal ini ditandai dengan beberapa indikator, seperti dari sampul dan judul buku putih pertahanannya yang berbunyi “*Defending Australia in The Asia Pacific Century: Force 2030*” serta dicantumkan pembahasan khusus mengenai wilayah Asia Pasifik.

Bagi Australia, kepentingan Australia di Selat Malaka adalah dalam rangka menghadirkan kestabilan di wilayah Asia Pasifik, mulai dari Asia Utara hingga Samudera India Timur. Australia memang menghadapi prospek persaingan angkatan laut yang meresahkan karena melibatkan aktor-aktor besar Asia di wilayah utara Pasifik dimana ia memiliki sedikit pengaruh, karena Australia berada di selatan Pasifik. Persaingan ini dapat mengancam perdagangan Australia dengan mitra dagang utamanya sebagaimana halnya keamanan energi Australia dimana sekarang ia menjadi semakin tergantung pada impor minyak dari pemasok utama di Timur Tengah, Malaysia, Vietnam, dan Papua New Guinea.<sup>117</sup>

Ada beberapa kepentingan utama Australia dalam bidang pertahanan. Pertama, yaitu untuk melawan penyerbuan bersenjata langsung dari negara lain maupun dari aktor non-negara, terutama yang memiliki *Weapon Mass Destruction* (WMD atau senjata pemusnah masal). Kedua, yaitu kepentingan strategis dengan negara tetangganya seperti Indonesia, Timor Leste, Papua Nugini, Selandia Baru, dan negara-negara

<sup>116</sup> Buku Putih Pertahanan Australia 2009, *Defending Australia in The Asia Pacific Century: Force 2030*

<sup>117</sup> Buku Putih Pertahanan Australia 2009, *Defending Australia in The Asia Pacific Century: Force 2030*

di wilayah Pasifik Selatan lain, mereka tidak dianggap sebagai ancaman karena dari negara-negara tersebut tidak ada yang unggul secara militer, tetapi menjadi tantangan bagi kontrol pertahanan laut dan udara Australia.

Kepentingan ketiga Australia yaitu untuk menghadirkan kestabilan di wilayah Asia Pasifik, mulai dari Asia Utara hingga Samudera Hindia Timur. Kepentingan keempat yaitu, pada wilayah Asia Tenggara, dimana negara-negara itu bersatu melalui organisasi regional sehingga dianggap dapat mengurangi risiko ancaman, lalu kepentingan terakhir yaitu, untuk berkontribusi dalam berbagai urusan internasional, terutama yang menyangkut masalah teroris, WMD, sumber daya dan perubahan iklim.

Kepentingan Australia di wilayah Asia Pasifik tidak terlepas dari kepentingan Amerika Serikat-aliansinya. Australia memiliki ketergantungan dengan Amerika Serikat sejak lebih dari lima puluh tahun lalu. Di mana saat ini, AS dan Australia baru memperbaharui kerjasama mereka melalui *Enhanced Defence Cooperation 2007*, lalu *Satellite Partnership 2008* juga kerjasama mulai dari masalah teknis, peralatan, misil, angkasa, teknologi, hingga misi dan penelitian yang mencakup berbagai bidang, termasuk sosial seperti isu kemanusiaan dan bidang lingkungan seperti isu bencana alam dan pemanasan global.

Australia menganggap Amerika Serikat sebagai peran utama bagi stabilitas dunia, khususnya di wilayah Asia Pasifik<sup>118</sup>, dan pasca perang dunia II, Australia tidak memiliki alternatif pilihan ekonomi dan politik selain nilai liberal dalam ekonomi dan demokrasi dalam bidang politik.

### 3.3.6. Kompetisi Amerika Serikat dan Cina

Kebangkitan Cina merupakan faktor pendorong utama dalam lanskap keamanan di Asia. Peningkatan kekuatan ekonomi, diplomasi dan militer Cina memaksa banyak negara untuk memikirkan kembali pengaturan keamanan yang ada dan mengambil langkah awal yang dapat mengarah

---

<sup>118</sup> Buku Putih Pertahanan Australia 2009, *Defending Australia in The Asia Pacific Century: Force 2030*, halaman 30

pada pembentukan kelompok regional negara-negara, dengan kepentingan dan nilai-nilai yang sama.

Kemajuan ekonomi China telah diprediksi akan menyusul dan melampaui AS paling lambat dalam pertengahan abad ke 21 ini. Hal ini menimbulkan kerisauan bagi AS. Sebab ekonomi yang makin maju berarti juga kemampuan yang makin meningkat untuk meluaskan pengaruh politik di seluruh dunia.

AS juga sangat khawatir dengan kemampuan diplomasi China di Amerika Latin yang merupakan halaman belakang AS. Sepanjang sejarah AS selalu melihat Amerika Latin sebagai bagiannya (*American backyard*) yang tak boleh diusik pihak lain. Antara lain Monroe Doctrine yang ditetapkan pada 23 November 1823 menegaskan hak dan kewajiban AS dalam pengamanan Belahan Bumi Barat dan menolak masuknya kekuasaan Eropa dan tentu sekarang juga kekuasaan lain.

Keberhasilan ekonomi China memungkinkannya memperkuat dan memodernisasi kekuatan militernya. AS tidak hanya risau terhadap kemampuan China untuk merebut Taiwan secara militer, melainkan khawatir terhadap peran militer China pada umumnya. Keberhasilan China mengembangkan roket anti-satelit yang pada bulan Januari 2007 sanggup menembak jatuh satelit, dinilai AS sangat serius.

AS sangat risau terhadap hubungan China dengan Rusia, Brasil, dan India dalam persekutuan BRIC. Rusia secara terang-terangan menolak AS hadir dalam pertemuan di Brasilia pada beberapa bulan yang lalu. BRIC juga berencana untuk menerbitkan mata uang baru yang tentunya akan menyaingi dolar. China juga memiliki ikatan diplomatik yang kuat dengan Korea Utara dan Iran.

Perusahaan-perusahaan China mendapatkan banyak keuntungan di Iran dan Rusia sebagai kontraktor migas, sementara kontraktor AS sendiri terdampak akibat situasi politik yang tidak menguntungkan bagi negaranya. Dari Iran, China mendapatkan suplai minyak yang teratur.

Diplomasi China juga sangat berhasil di kawasan Asia Tengah, bahkan China dapat membangun jalan tol di kawasan jalur sutra untuk

menyuntikan produknya pada Negara-negara Balkan tersebut. Asia Tengah sebagai penghasil minyak, negara-negara tersebut sangat loyal menyuplai ke China.

Amerika Serikat telah menanggapi pergeseran dan tantangan ini dalam beberapa cara. Amerika Serikat secara diam-diam memanfaatkan kekuatan laut sekutu terdekat sekutunya –yaitu India di Samudera India dan Jepang di Pasifik Barat– untuk membatasi ekspansi China. Selain pada saat yang sama, Amerika Serikat juga berusaha merebut setiap kesempatan untuk menggabungkan angkatan laut China ke aliansi internasional; pemahaman AS-Cina di laut sangat penting bagi stabilisasi politik dunia pada abad ke dua puluh satu.

AS menggunakan strategi “mengepung” Cina, tidak hanya bersama India dan Jepang, tetapi juga dengan Australia yang berada di selatan Pasifik. Amerika Serikat memulainya dengan menghidupkan kembali aliansi bilateral dan hubungan keamanan dengan negara-negara regional seperti Jepang, Australia, dan India. Dan mengangkat profil *Trilateral Security Dialogue* dengan Jepang dan Australia.

Lantas di awal tahun 2007, Wakil Presiden Dick Cheney mengusulkan gagasan bahwa India bergabung dengan kelompok trilateral untuk membuat kelompok quadrilateral. Pada bulan Mei 2007, wakil-wakil dari Amerika Serikat, India, Jepang, dan Australia dilaporkan bertemu di pinggiran pertemuan ASEAN Regional Forum dalam pertemuan eksplorasi pertama untuk membahas hubungan quadrilateral.

Lalu lahirlah apa yang disebut dengan *Quadrilateral Initiative*, yang terdiri dari kekuatan laut India, Amerika Serikat, Jepang dan Australia. Meskipun kerjasama quadrilateral ini tidak eksis secara formal, latihan militer Malabar 07 di antara empat negara pada bulan September 2007 memberikan kesempatan dalam menguji kerjasama angkatan laut di antara empat negara tersebut.<sup>119</sup>

---

<sup>119</sup> Emma Chanlett-Avery, *Emerging Trends in the Security Architecture in Asia: Bilateral and Multilateral Ties Among the United States, Japan, Australia, and India*, January 7, 2008

Reaksi Cina terhadap latihan angkatan laut quadrilateral ini sangat negatif. Cina mengkritik bahwa *Quadrilateral Initiative* ini menghidupkan kembali "mentalitas perang dingin" dan Cina menandainya sebagai "pembentukan NATO kecil untuk melawan Cina".<sup>120</sup>

Akhirnya pada akhir tahun 2007, dorongan terhadap kerjasama segiempat ini kian memudar. Masing-masing negara yaitu Australia, India, Amerika Serikat dan Jepang menjadi semakin ragu tentang *Quadrilateral Initiative* ini. Australia menolak untuk berpartisipasi lebih lanjut, sementara pemerintah India juga menghadapi tekanan politik domestik yang signifikan terhadap setiap aliansi yang berhubungan dengan Amerika Serikat. Akhirnya pada perkembangannya lebih lanjut, *Quadrilateral Initiative* lebih diwakili oleh kerjasama bilateral yang erat di antara keempat negara tersebut satu sama lain. Dimana hubungan bilateral tersebut memfasilitasi perkembangan lebih lanjut dari kepentingan mereka untuk tetap membendung dan mengimbangi ekspansi Cina.

### 3.3.7. Kompetisi Cina dan India

Sementara itu dalam konteks persaingan regional antara China dan India, juga melahirkan rangkaian kompleksitas. China dan India sama-sama merupakan raksasa baru importir minyak, mereka akan berkompetisi keras untuk menjalin kerjasama khusus dengan negara-negara eksportir minyak.

Pada saat terjadinya tsunami Samudra Hindia pada 2005, China memperluas hubungan vertikalnya, sementara India memperluas hubungan horizontalnya. Nilai strategis Laut Cina Selatan dalam tahun-tahun mendatang akan semakin tinggi. Penyebabnya bukan karena soal klaim beberapa negara soal dua kepulauan di perairan itu, tetapi dikarenakan oleh pertarungan geopolitik India versus Cina. Laut Cina Selatan kini telah resmi menjadi lapis kedua pertahanan India, sebab hal itu telah dinyatakan dalam Doktrin Maritim India yang diterbitkan tahun lalu.

<sup>120</sup> David Brewster, *The Australia-India Security Declaration: The Quadrilateral Redux?*

Sehingga tidak berlebihan pula kalau Cina berupaya meluaskan pengaruhnya ke Samudera India lewat kerjasama dengan Pakistan, Bangladesh dan Burma alias Myanmar yang berbatasan langsung dengan laut tersebut. Kerjasama itu akan menjadi basis bila dalam 20 tahun ke depan negeri yang suka menyensor internet itu mempunyai Angkatan Laut dengan kemampuan operasi jarak jauh, termasuk pula memiliki kapal induk medium.

Singkatnya, pertarungan geopolitik India-Cina di laut sungguh kompleks. Apabila India merasa risau dengan upaya Cina untuk meluaskan pengaruhnya di kawasan Samudera India, Beijing pun risau dengan upaya serupa oleh New Delhi guna menyebar pengaruh ke Laut Cina Selatan. Pertarungan kian bertambah rumit dengan masuknya Washington sebagai pihak ketiga, yang mana kini Amerika Serikat berupaya merangkul New Delhi sebagai mitranya di kawasan Asia Pasifik menghadapi Cina. India memerlukan dukungan Amerika Serikat dalam pertarungan geopolitik melawan Cina. Akan tetapi di sisi lain ada pula dilema, yaitu New Delhi kini dan ke depan tidak mau dianggap sebagai proksi dari Washington sebagaimana yang kini dilihat oleh Beijing.

China berusaha untuk memperluas pengaruhnya secara vertikal, yaitu mencapai arah selatan ke perairan hangat di Samudera India, sementara India berusaha untuk memperluas pengaruhnya secara horizontal, mencapai timur dan barat. Salah satu contoh yang jelas adalah pembangunan pelabuhan Chah Bahar di Iran, yang jaraknya lebih dekat ke Selat Hormuz daripada Gwador di Pakistan. Pelabuhan Chah Bahar dihubungkan oleh jalan menuju Zahedan, dekat kota Iran ke perbatasan Afghanistan, India lalu membangun jalan antara Zahedan untuk Zaranj-Delaram di provinsi Nimruz Afghanistan untuk menghubungkan dengan sistem jalan raya utama Afghanistan. Dengan jalan raya ini dan Pelabuhan Chah Bahar, India berpotensi mengakhiri ketergantungan Afghanistan di Pakistan untuk akses ke laut lepas. Sumber media lain menggambarkan rencana untuk menghubungkan Chah Bahar melalui Iran dan Asia Tengah sepanjang jalan ke St Petersburg di Rusia.

Di dalam revolusi hubungan militer, India dan China masing-masing cenderung untuk mengakuisisi laut. Baik India maupun China masing-masing menunjukkan gambaran proliferasi persenjataan AL yang menarik. Beberapa akuisisi dilakukan secara defensif tapi sebagian besar pastinya dilakukakan dengan ofensif. Ini termasuk proyeksi platform kekuatan seperti kapal induk, kapal perusak, kapal selam, peralatan tempur modern, dan pesawat maritim (pesawat tempur dan pengintai).

Tren yang ada juga menunjukkan bahwa telah terjadi proliferasi rudal, torpedo canggih, peralatan tempur elektronik, sistem radar serta teknologi siluman. Sifat kualitatif dan kuantitatif dari pembelian persenjataan tersebut tentunya dibumbui dengan teknologi informasi. Baik India maupun China ternyata memiliki potensi strategis untuk secara agresif mengejar dan menyerap RMA dalam doktrin strategis mereka. Saat ini tidak ada indikasi yang menunjukkan bahwa AL kedua negara tersebut memiliki kemampuan teknologi untuk menantang AL AS atau AL Jepang.

Pembangunan Chah Bahar oleh India dan pembangunan Gwador oleh China akan menimbulkan persaingan yang sengit satu sama lain dalam membangun link yang panjang dan jauh ke Asia Tengah. "Ini adalah akses ke Samudera Hindia yang akan membantu menentukan masa depan Politik Asia Tengah" menurut *S. Frederick Starr* dikutip oleh Mr Kaplan. Kompetisi ini antara sumbu Cina-Pakistan dan konsorsium Indo-Iran akan membuat kebijakan luar negeri Amerika lebih menarik dan menantang. "Ini adalah salah satu alasan upaya AS untuk mengisolasi Iran tidak bisa dipertahankan", menyimpulkan Mr Kaplan.



### 3.4.IMPLIKASI GEOSTRATEGIK TERHADAP SELAT MALAKA

Fakta pergulatan kekuatan dan situasi keamanan di kawasan Samudera Hindia yang berdinamika tinggi, terus memuntahkan tantangan segar bagi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka. Selat Malaka secara geopolitik sangat vital sebagai jalur laut terpendek antara Samudera India dan Laut China Selatan atau Samudera Pasifik, yang memiliki nilai strategis tidak hanya bagi negara pantai (*littoral states*) tetapi juga bagi negara pengguna (*user states*). Setidaknya ada tiga faktor yang menjadi kepentingan banyak negara di Selat Malaka, yaitu (1) peperangan dan proyeksi kekuatan militer melintasi dunia, (2) kepentingan komersial dan perdagangan maritim, (3) Eksploitasi ekonomi sumber daya laut. Negara-negara besar yang menjadi aktor ekstra-regional dan pengguna selat memiliki kepentingan besar pada dua faktor pertama. Sedangkan negara-negara pantai Selat Malaka lebih punya kepentingan pada faktor yang ketiga.<sup>121</sup>

Relevansi posisi Selat Malaka ini jika dihadapkan dengan perkembangan lingkungan strategis global, regional maupun nasional akan menciptakan korelasi bersifat kausalitas antara situasi yang cenderung saling mempengaruhi baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, sangat logis jika eksistensi Selat Malaka turut menjadi faktor pertimbangan geo-strategi, geo-politik maupun geo-ekonomi bagi kepentingan seluruh negara di dunia.

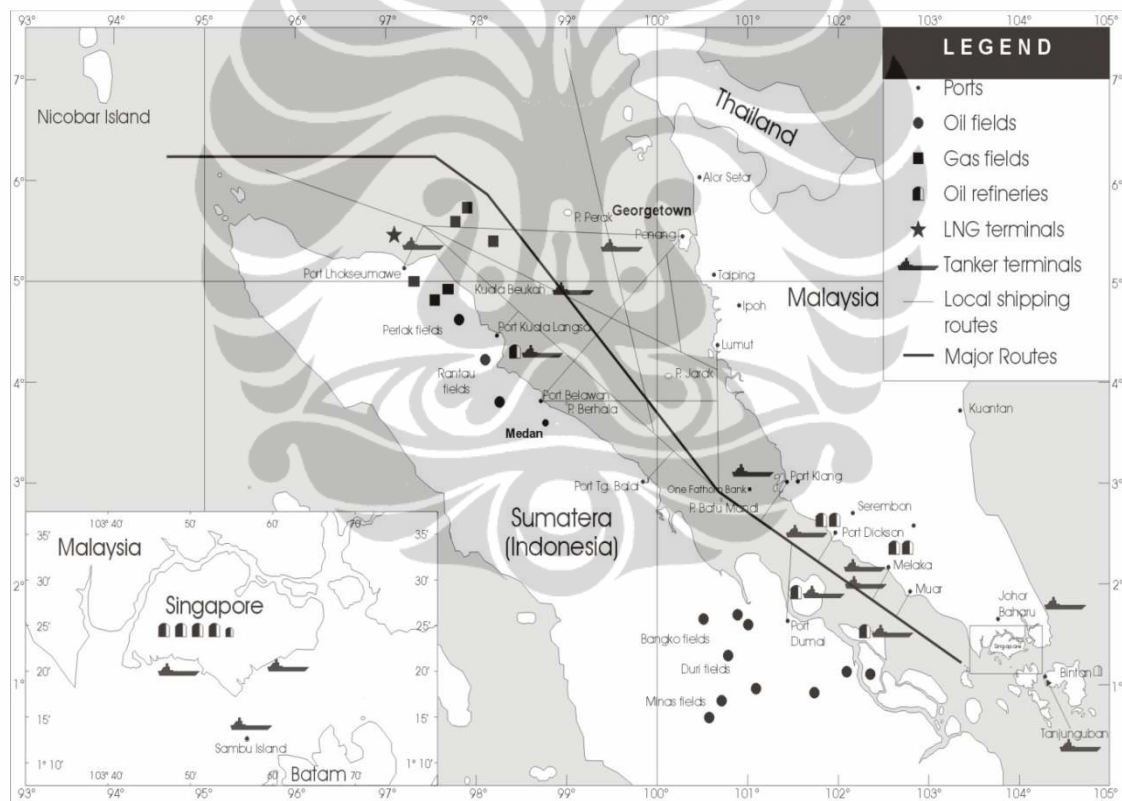
Letak dan posisi Selat Malaka di antara Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaya yang membujur dari utara ke selatan hingga Kepulauan Riau dan membelok ke Timur. Selat Malaka panjangnya kurang lebih dari 900 mil laut, dengan lebar rata-rata 8,3 mil laut dimana tempat tersempit terletak di Pulau Karimun Kecil (Indonesia) dan Pulau Kutub (Malaysia) yang lebarnya hanya 8,4 mil laut. Sedangkan tempat tersempit di Selat Singapura berada antara Pulau Senang (Singapura) dan Pulau Takong Besar (Indonesia) selebar 3,2 mil laut serta antara Pulau St. John dan Pulau Anak Sambo selebar 3,4 mil laut.<sup>122</sup>

Curah hujan yang tinggi, adanya pasang surut dan terdapatnya angin musim (*Monsoon*) semakin menambah kompleksitas Selat Malaka. Selain kondisinya

<sup>121</sup> Joyce Dela Pena, *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*, Stanford Journal of International Relations, Spring 2009.

<sup>122</sup> Daniel P. Fin dan Y. Hanayana, *Oil Pollution from Tankers in the Strait Malacca, East – West Centre*, 1979. Halaman 20

yang sempit, kedalaman laut dan pasang surutnya juga tidak beraturan, mulai lebih dari 73 meter hingga kurang dari 25 meter. Sehingga kondisi pasang surut berkisar dari 3,7 meter di sekitar perairan *One Fathom Bank* dan 1,6 meter di perairan sekitar mercusuar Horsburgh. Kondisi demikian diperlukan kehati-hatian ketika melintasi perairan sekitar lokasi tersebut. Selain itu terdapat pula kedalaman laut yang sangat dangkal dengan kedalaman 4,9 meter, yaitu di sekitar perairan *Raleigh Shoal* yang terletak antara Indonesia dan Malaysia atau di sekitar kepulauan Aruah. Secara garis besar, kondisi perairan Selat Malaka di wilayah perairan Indonesia relatif lebih dangkal daripada di wilayah perairan Malaysia, padahal sebagian besar alur pelayaran internasional berada di wilayah perairan Indonesia.<sup>123</sup>



Gambar 3.8 Peta Detail Selat Malaka<sup>124</sup>

Bila diperinci lebih jauh dari berbagai permasalahan keamanan di Selat Malaka, terutama atas digunakannya sebagai jalur pelayaran, terdapat empat akar masalah saat ini, yaitu :<sup>125</sup>

<sup>123</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut, Kumpulan Karangan...*

<sup>124</sup> Sumber gambar : file presentasi Dirgo D. Purbo, analisis geopolitik energi PASKAL dan dosen tamu PKN UI

1. Masalah yang berhubungan dengan geografi atau karakteristik fisik selat yang sempit dan dangkal tidak beraturan, serta ramainya lalu lintas kapal ditambah dengan kondisi curah hujan tinggi, pasang surut dan terdapatnya angin musim (*monsoon*) yang semakin menambah kompleksitas selat.
2. Masalah kedaulatan wilayah perairan, dimana tiga negara Indonesia, Malaysia dan Singapura masing-masing mengklaim wilayah tersebut adalah sebagai wilayah otoritas mereka yang perlu dilindungi termasuk menjalankan kebijakan di wilayah mereka, akan tetapi faktanya "*that most part of the strait is sovereign territory of independent states necessarily affect the way that other interested actors*", seperti Amerika Serikat dan Jepang yang mencoba memperdebatkan masalah keamanan di Selat ini.
3. Masalah strategis dan pentingnya Selat Malaka sebagai jalur komunikasi laut (SLOC) dan jalur perdagangan (SLOT). Terdapat tiga dimensi di dalamnya seperti: *pertama*, Selat Malaka sebagai SLOC yang paling penting di dunia setelah Selat Hormuz. *Kedua*, Selat Malaka sebagai jalur perdagangan dan *ketiga*, sebagai jalur pergerakan angkatan laut dari berbagai negara.
4. Mengenai persepsi ancaman, yang diyakini banyak pihak bahwa Selat Malaka adalah kawasan instabilitas, dimana terdapat ancaman tersembunyi dan tidak ada komitmen dalam penegakan hukum. Dimensi inilah yang menjadikan masalah keamanan maritim selat Malaka sebagai agenda utama bagi sejumlah negara yang berkepentingan. Ada dua aspek yang menjadi persepsi ancaman di Selat Malaka, yaitu masalah terorisme maritim dan perompakan yang merupakan tindakan tidak sah dan rawan bagi pelayaran, termasuk ancaman keamanan non tradisional lainnya seperti penyelundupan orang, barang dan senjata serta pencurian ikan.

Jika uraian di atas dikontekstualisasikan dengan kondisi geostrategik Indonesia maka bisa dilihat posisi geostrategis Indonesia, antara lain :

---

<sup>125</sup> Barret Bingley, *Security Interest of the Influencing States : The Complexity of Malacca Straits*, The Indonesian Quarterly Vol.32 no.4. halaman 354-359

- 1) Indonesia menjadi bagian penghubung penting dari *Eurasian Blue Belt*.
- 2) Indonesia mengambil peranan sangat besar dalam *Global Logistic Support System* dan khususnya terkait dengan SLOCS (*Sea Lanes Of Communications*) dan COWOC (*Consolidated Ocean Web Of Communication*).
- 3) Wilayah lautan dan ALKI Indonesia menjadi penghubung penting dalam HASA (*Highly Accesed Sea Areas*) dimana ketiga lautan yaitu India, Southeast dan South Pacific bertemu didalamnya
- 4) Terkait dengan *World Shipping* yang melintasi ALKI dengan muatan *Dry Cargo* maupun *Liquid Cargo*.<sup>126</sup>

Oleh karena itu sesuai fungsi dari konsep geostrategi Indonesia, yaitu sebagai daya tangkal dan pengembang potensi kekuatan bangsa, maka setidaknya ada tiga domain besar permasalahan di Selat Malaka yang harus dihadapi dan dikelola oleh Indonesia, yaitu :

- 1) Domain pertama yaitu ranah **ancaman keamanan (*security*)**, untuk menangkal ancaman pembajakan, penegakan hukum dan menjaga kedaulatan Indonesia.
- 2) Domain kedua adalah **ranah keselamatan pelayaran dan lingkungan (*Navigational Safety and Environment*)**, untuk meminimalisir bahaya pelayaran akibat kondisi fisik selat yang rawan.
- 3) Sedangkan domain terakhir adalah **ranah logistik perdagangan maritim** dalam rangka mengembangkan peluang dan potensi Selat Malaka sebagai jalur perdagangan dunia (SLOT) demi ketahanan ekonomi Indonesia.

Selanjutnya pembahasan mengenai tantangan pengelolaan Selat Malaka di abad 21 ini akan dibagi menjadi tiga kelompok isu besar, yaitu : (1) Isu Keamanan (*Security*) di Selat Malaka, (2) Isu Keselamatan Pelayaran dan

---

<sup>126</sup> <http://indomaritimeinstitute.org>, Alur Laut Kepulauan Indonesia: Peluang dan Ancaman bagi NKRI

Lingkungan (*Navigational Safety and Environment*), (3) Isu Logistik Perdagangan Maritim di Selat Malaka.<sup>127</sup>

### 3.4.1. Isu Keamanan (*Security*) di Selat Malaka

Masalah aksi kejahatan terhadap kapal-kapal perompakan di Selat Malaka saat ini menjadi masalah yang sangat pelik bagi *littoral states* khususnya Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selama ini Selat Malaka sudah dianggap “surga” dan tempat yang sangat ideal untuk melakukan kegiatan kejahatan di laut, mengingat jalur tersebut sangat ramai dilintasi oleh kapal-kapal besar dan kecil, dan juga digunakan sebagai jalur pengapalan energi dan perdagangan bagi negara-negara maju.

Ancaman kejahatan di Selat Malaka biasanya berupa pembajakan kapal, perampokan kapal, penculikan awak kapal, perdagangan manusia dan penyelundupan senjata. Ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut di perairan Selat Malaka.<sup>128</sup> Ada juga kejahatan terkait dengan penyelundupan di Selat Malaka. Diperkirakan bahwa penyelundupan barang melalui Selat Malaka sebesar 2 milyar dolar per tahun dan Indonesia dirugikan sebesar 600 juta per-tahunnya.<sup>129</sup>

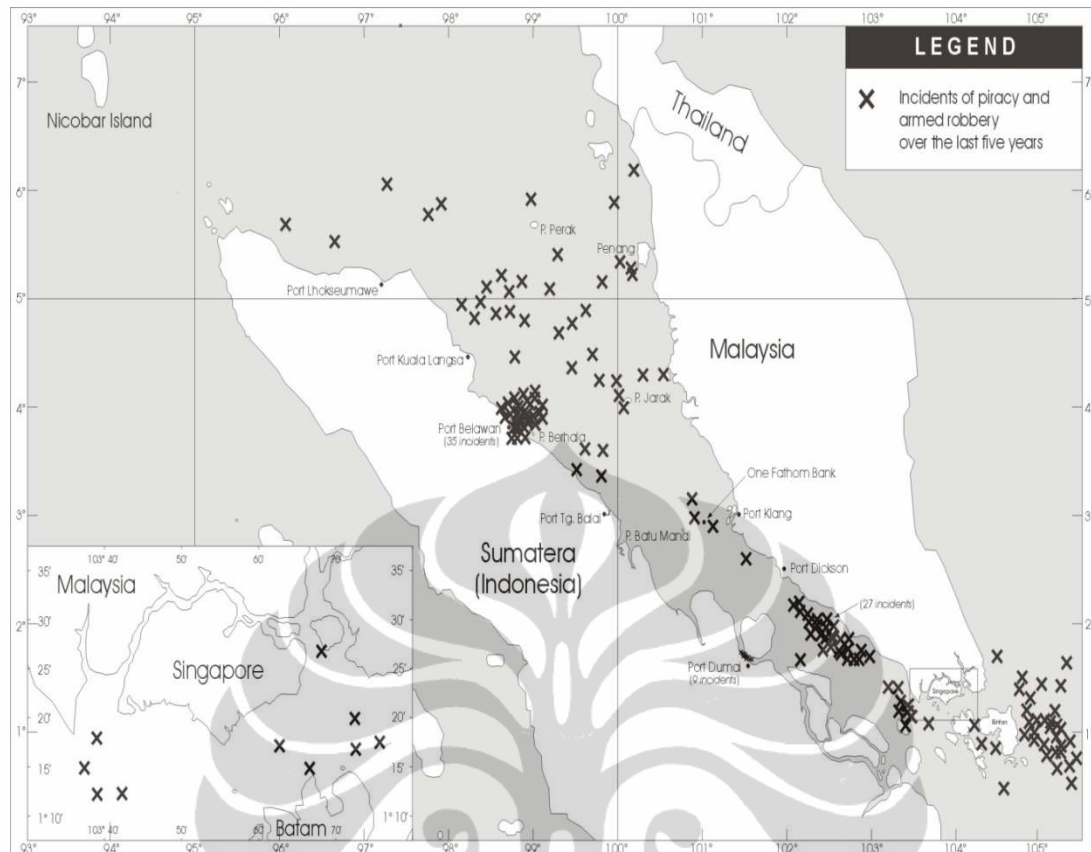
Kekhawatiran terbesar juga dipicu dari trend perompakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata (*armed robbery*) di Selat Malaka yang cenderung naik antara 1999-2005. Indonesia dan Malaysia telah mendapat tekanan internasional lebih besar daripada Singapura dalam masalah keamanan Selat Malaka, mengingat keteguhan dua negara ini dalam memegang kedaulatan atas keamanan Selat Malaka. Indonesia dan Malaysia berulang kali menegaskan keinginan mereka untuk menegakkan kedaulatan perairan teritorialnya di Selat Malaka.<sup>130</sup>

<sup>127</sup> Analisis ini disarikan dari wawancara narasumber Dirgo D. Purbo dan Djumantoro Purbo

<sup>128</sup> “Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka” Medan, 19-20 Juli 2005. Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Departemen Luar Negeri RI.

<sup>129</sup> Periksa juga hasil pembahasan Indonesia-Malaysia dalam “Riak Tapal Batas Bangsa Serumpun”, Gatra 26 Desember 2007

<sup>130</sup> Catherine Zara Raymond, *Piracy and armed robbery in the Malacca Strait: a problem solved?*, Naval War College Review 2009



Gambar 3.9 Peta Lokasi Serangan di Selat Malaka 2001-2005<sup>131</sup>

Meski demikian Indonesia sebenarnya sudah sejak lama membuktikan perhatiannya pada keamanan selat Malaka. Melalui forum *General Border Committee Malaysia-Indonesia* (GBC Malindo) misalnya, yang merupakan wadah kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Malaysia di bidang militer-pertahanan untuk menanggapi isu-isu diantara kedua negara,<sup>132</sup> termasuk di antaranya isu keamanan Selat Malaka.

Selain kerjasama bilateral, berbagai bentuk kerjasama lain juga dilakukan dengan intensif.<sup>133</sup> Adalah kerjasama trilateral dengan Singapura, negara pantai yang lain, yang tak kalah pentingnya. Oleh karena itu pada tahun 2005, dalam *Batam Ministerial Meeting of the Littoral States of the Straits of Malacca and Singapore* yang diadakan pada tanggal 1-2 Agustus 2005,

<sup>131</sup> Sumber gambar : Sam Bateman, *Maritime Security Programme*, Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore

<sup>132</sup> Situs Kementerian Luar Negeri, <http://www.deplu.go.id/Pages/IFP.aspx?P=Bilateral&l=id>

<sup>133</sup> Time's Online, *How to Defeat Pirates: Success in the Strait*, 22 April 2009 Read more: <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html#ixzz15KpEhrla>

disepakati bahwa kerjasama antara negara-negara pantai dan negara pengguna harus dilakukan berdasarkan hukum internasional khususnya *pasal 43 UNCLOS 1982*. Hingga akhirnya IMO dan 3 negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura) mengadakan forum *Jakarta Meeting* yang diadakan pada tanggal 7-8 September 2005. Dalam forum tersebut disepakati bahwa *pasal 43 UNCLOS 1982* sebagai dasar hukum diadakannya *cooperative mechanism* diantara negara-negara pantai, negara pengguna dan semua stakeholder selat Malaka dan selat Singapura.<sup>134</sup> Kerjasama trilateral ini terus diperkuat pada bulan September tahun 2007 dimana sebuah pertemuan internasional diselenggarakan di Singapura dalam rangka semakin memperkuat kerjasama keamanan pelayaran.

Berbagai bentuk kerjasama ini membuahkan hasil yang sangat signifikan,<sup>135</sup> angka insiden *piracy* dan *armed robbery* semakin dapat ditekan. Setelah tahun 2007, negara-negara pantai Selat Malaka berhasil membuktikan bahwa Selat Malaka bukan lagi menjadi wilayah yang paling rawan pembajakan nomor satu di dunia, posisi itu kini berada di kawasan Somalia-Afrika.<sup>136</sup> Tren penurunan ini terlihat jelas khususnya sejak tahun 2003 sampai 2009.<sup>137</sup>

Tren penurunan insiden *piracy* dan *armed robbery* bisa dilihat dari Laporan IMB (*International Maritime Bureau*) dan IMO (*International Maritime Organization*) yang tergambar di table berikut ini :

**Tabel 3.1 Aksi Perompakan di Selat Malaka (Perairan Indonesia) 2003-2009**

Lokasi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Serangan Aktual	41	39	15	10	21	0	0
Upaya Serangan	34	29	7	9	5	2	0
Total	75	68	22	19	26	2	0

Sumber: Laporan Tahunan IMB 2003-2006<sup>138</sup> dan IMO *Annual Report* 2007-2009<sup>139</sup>

<sup>134</sup> Prof. DR. Hasjim Djalal, MA, *The Development of Cooperation on the Straits of Malacca and Singapore*, Kuala Lumpur, 24/11/2008

<sup>135</sup> "Negara yang bertanggungjawab atas Selat Malaka harus diberi pujian atas usaha berkesinambungan yang dilakukan untuk mengamankan jalur perdagangan di Selat Malaka," demikian pernyataan IMB, seperti dikutip laman *Rivertonradio*, Rabu 22 April 2009.

<sup>136</sup> John J. Brandon, *Reducing Piracy in Southeast Asia*, [www.asiafoundation.org](http://www.asiafoundation.org)

<sup>137</sup> ASI Global Response, *Final Piracy Report 2010*, available at [www.asiglobalresponse.com](http://www.asiglobalresponse.com)

<sup>138</sup> IMB *Annual Piracy Report*. [Online] Available at [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)

<sup>139</sup> IMO *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, [Online] Available at [www.imo.org](http://www.imo.org)

Negara-negara pantai Selat Malaka telah menunjukkan bagaimana langkah-langkah nasional, bilateral, trilateral, dan regional, ditambah dengan dukungan internasional, dapat membantu secara signifikan mengurangi masalah pembajakan dan perompakan bersenjata. Namun, mengingat kerawanan di Selat Malaka, dimana jika selat ini terganggu, mampu melumpuhkan jalur perdagangan dunia sehingga mengakibatkan kerugian dan ketidakseimbangan global, maka tidak ada ruang untuk merasa puas ataupun lengah bagi negara-negara pantai Selat Malaka.<sup>140</sup>

Sebagai gambaran, apabila terjadi serangan yang mengakibatkan ledakan pada kapal tanker di Selat Malaka, dapat memutuskan jalur perdagangan tersebut dalam waktu yang cukup lama. Penutupan Selat ini juga akan memperpanjang jalur pelayaran beberapa hari dengan alternatif melalui Selat Lombok maupun Selat Sunda. Sebagai konsekuensinya, akan menambah biaya operasional maupun asuransi akibat jalur pelayaran yang semakin panjang.<sup>141</sup>

### **Potensi Ancaman Terorisme Maritim**

Ada perbedaan faktual yang sangat jelas antara perompakan (*piracy*) dengan terorisme maritim dalam hal motivasi dan modus operandi. Terorisme memiliki agenda politik sementara perompakan/pembajakan dilakukan hanya untuk keuntungan jangka pendek tanpa agenda politik. Dalam hal modus operandi, perbedaannya terletak pada pilihan sasaran; pembajakan/perompakan bersenjata menyerang kapal untuk mendapatkan uang dengan cepat atau barang berharga, sedangkan teroris menggunakan kapal/tanker minyak sebagai senjata untuk menyerang target (jalan atau *port*).<sup>142</sup>

Kekhawatiran yang banyak muncul adalah jika kejahatan maritim tradisional berupa pembajakan/perompakan tersebut diambil alih oleh kelompok teroris demi tujuan politik sehingga akhirnya mengacaukan

<sup>140</sup> John J. Brandon, *ibid.*

<sup>141</sup> Asia Times Online, "Malacca Strait: Target for Terror", 11 Agustus 2004

<sup>142</sup> Ramli H Nik, *MARITIME TERRORIST THREATS IN THE STRAITS OF MALACCA: A REALITY OR MYTH?*, Paper Series PIPVTR November 2008. A paper presented at LIMA 2007 International Maritime Conference, Langkawi, Malaysia on 2 Dec 2007



Selat Malaka, salah satu jalur laut yang terpenting dunia ini. Namun, dari laporan dari IMB 2001-2004 menunjukkan bahwa hingga kini tidak ada bukti yang jelas tentang pembajakan dan perampokan bersenjata yang bekerja sama dengan sel-sel teroris untuk melancarkan serangan melalui laut di Selat Malaka, yang bisa dikategorikan sebagai Terorisme Maritim.

143

Walaupun pada perkembangannya sampai saat ini belum dapat dibuktikan keterkaitan langsung antara perompakan (*piracy*) dan aksi terorisme, kemungkinan adanya kerjasama tersebut adalah sesuatu yang masuk akal. Para perompak, karena keahlian dan pengalaman mereka, dapat digunakan oleh para teroris untuk membajak kapal untuk kemudian digunakan melakukan penyelundupan, atau dijadikan sebagai floating bomb. Mereka memanfaatkan lemahnya pengawasan keamanan di laut untuk menyerang ke target-target yang telah ditentukan.<sup>144</sup>

Dalam kasus beberapa aksi kejahatan di laut yang dilakukan oleh Moro National Liberation Front (MNLF) dan Abu Sayyaf di wilayah perairan Philipina Selatan, yang dikategorikan sebagai Political Piracy, menunjukkan bahwa pelaku-pelaku aksi kejahatan di laut tersebut tidak hanya dilakukan oleh individu atau sekelompok orang saja tetapi juga dilakukan oleh jaringan-jaringan dari kelompok yang lebih terorganisir dan mempunyai tujuan politik tertentu di suatu negara. Kelompok-kelompok tersebut mempunyai kemampuan membuat bahan peledak dan mempunyai pusat pelatihan bagi para sukarelawanannya. Berdasarkan fakta di atas, maka terlihat adanya “benang merah” antara maritime terrorism dengan piracy/aksi

kejahatan di laut yang harus diwaspadai.

<sup>143</sup> Istilah terorisme maritim memang belum terlalu populer. Baru pada bulan Februari 2002, Dalam sidang *Council for Security Cooperation in Asia Pacific* (CSCAP), pokja kerjasama maritim berusaha mengkaji kandungan makna dari "maritime terrorism". Pokja ini kemudian membuat batasan sementara bahwa terorisme maritim adalah:

*"...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."* (<http://www.maritimeterrorism.com/definitions/>)

<sup>144</sup> Michael Richardson, P. Mukundan, "Political and Security Outlook 2004: Maritime Terrorism and Piracy", Trends in Southeast Asia Series: 3 (2004)

*Piracy/armed robbery* dan *maritime terrorism* sesungguhnya mempunyai keterkaitan satu sama lain yang memiliki perbedaan yang mendasar, yaitu:

1. Ada perbedaan dalam hal nilai sasaran dan efek yang ditimbulkannya. Sasaran *piracy* dan *armed robbery* hanya kapal niaga yang berpotensi dirampok muatannya, sedangkan terorisme maritim adalah semua sasaran militer dan non militer di pelabuhan, pantai, di lepas pantai juga di laut lepas yang berpotensi memberikan suatu kehancuran dan kerugian yang sebesar-besarnya.<sup>145</sup>
2. Dalam hal lokasi serangan, *piracy* dan *armed robbery* biasanya dilakukan di laut lepas, di luar wilayah yurisdiksi suatu negara. Sedangkan terorisme maritim justru di pelabuhan, lepas pantai, selat, juga di laut lepas.
3. *Piracy* dan *armed robbery* dilatarbelakangi oleh masalah ekonomi, sedangkan terorisme dilatar belakangi oleh masalah politik dan ideologi.
4. *Maritime terrorism* diperkirakan mempunyai dampak yang lebih luas dan besar dari pada *piracy/armed robbery*, karena salah satu tujuannya adalah menarik perhatian dunia, sehingga semaksimal mungkin mengusahakan agar serangan-serangan yang dilakukan dapat berakibat serius dan fatal.<sup>146</sup> Sedangkan aksi *piracy/armed robbery* cenderung dilakukan diam-diam dan tanpa mengundang perhatian.<sup>147</sup>

Menurut beberapa pakar asing, sasaran terorisme maritim yang dapat memberikan akibat yang sangat dahsyat adalah jika yang diserang itu berupa *Chokepoint* dan *Hub Port* (pelabuhan pengumpul). Secara garis besar, berikut ini adalah berbagai kemungkinan yang dapat terjadi :<sup>148</sup>

- Pemblokiran salah satu *chokepoint* di dunia dengan jalan meledakkan, menenggelamkan atau mengkandaskan sebuah atau

<sup>145</sup> R. Tumbelaka, *Mengantisipasi kemungkinan Terorisme Maritim sebaga Kuda Troya Intervensi Asing di Selat Malaka*, Jurnal Intelijen CSICI no. 36, 2011

<sup>146</sup> Michael Richardson, *ibid.*

<sup>147</sup> Mark Valencia, *The Politics of Anti-Piracy and Anti –Terrorism Responses in Southeast Asia*, ISEAS 2004

<sup>148</sup> R. Tumbelaka, *ibid*

beberapa kapal tanker raksasa di titik terdangkal dan tersempit, sehingga mengakibatkan terhalangnya lalu lintas pelayaran dalam waktu yang lama. Hal ini bisa mengguncang perdagangan internasional dengan naiknya biaya asuransi dan transportasi secara keseluruhan.

- Penghancuran salah satu *Hub-Port/ Mega-Port*, atau pelabuhan raksasa terutama yang berada pada atau di dekat lintasan alur pelayaran strategis, sehingga perekonomian akan lumpuh akibat terhentinya puluhan ribu perputaran *supply & demand* dan arus keluar masuk barang yang biasa diproses di pelabuhan raksasa tersebut.
- Pembajakan beberapa kapal tanker raksasa yang bermuatan migas (VLCC, ULCC, LNG maupun LPG) yang sedang berlayar di selat, lalu menabrakannya sekaligus meledakannya ke salah satu pelabuhan raksasa dunia di terminal migas, terminal penumpang maupun terminal peti kemas yang terdapat di area pelabuhan tersebut.
- Cara-cara lainnya yang dikombinasikan dengan sasaran-sasaran seperti yang telah disebutkan, seperti menyelundupkan bom dalam peti kemas, atau penggunaan bakteri, virus atau zat radio aktif yang disebar di salah satu pelabuhan raksasa di dunia.

### **3.4.2. Isu Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan (*Navigational Safety and Environment*)**

Secara geografis selat Malaka membentang sepanjang 500 mil laut berada di antara semenanjung Malaya dan Pulau Sumatera, lebar alur masuk di sebelah Utara adalah sekitar 220 mil laut dan berakhir pada ujung sebelah Selatan yang merupakan wilayah tersempit yaitu sekitar 8 mil laut. Selat Malaka bersambungan dengan selat Singapura yang mempunyai panjang selat kurang lebih 60 mil. Meskipun selat Malaka memiliki fitur-fitur navigasi yang tidak bersahabat bahkan berbahaya

(Lihat Gambar 1.5, halaman 16), namun selat tersebut tetap merupakan rute yang menarik dan diinginkan oleh kapal-kapal internasional dibandingkan rute alternatif lainnya seperti selat Sunda dan Lombok-Makasar.

Selat Malaka menyandang predikat “Selat terpadat kedua” di dunia setelah Selat Hormuz, dengan kondisi fisik, geografik, yang rawan, berkelok-kelok, sempit, dangkal dan menanggung beban lalu lintas pelayaran yang berat. Gangguan pada keselamatan pelayaran (*navigational safety*) dan polusi lingkungan akibat kecelakaan (*pollution accident*) di selat, dapat mengakibatkan gangguan yang sama merusaknya sebagaimana yang disebabkan oleh faktor ancaman keamanan (*security*). Oleh karena itu keamanan alur dan keselamatan kapal-kapal yang melintasi selat menjadi persoalan kritis untuk terus dibangun dan ditingkatkan.

Kerawanan *navigational safety* di Selat Malaka dapat dipantau dari data pergerakan kapal di Selat Malaka (1999 - 2009) yang meningkat signifikan setiap tahunnya. Jenis kapal yang melintasi selat ini sepanjang periode tersebut sebanyak 228.506 kapal kontainer, 162.250 kapal tanker, 78.706 *bulk vessel*, kapal kargo 76.273, disusul sisanya oleh jenis kapal *ro-ro* sebanyak 38.411, kapal penumpang 27.234, kapal kapal armada AL 11.133 dan sisanya kapal kapal penangkap ikan.

Di penghujung 2010 kapal yang melintas telah mencapai 71, 359 kapal dari sebanyak 63,636 kapal (di tahun 2004) dan hanya 43,965 (di tahun 1999), dimana kesibukan di selat ini diperkirakan akan meningkat mencapai angka 316.700 kapal di tahun 2024 dan akan mencapai 1.300.000 pada tahun 2083.<sup>149</sup> Tabel 3.2 menggambarkan dinamika trafik lintas kapal di Selat Malaka sejak 1999 s/d 2007.

---

<sup>149</sup> Connie Rahakundini Bakrie, *Maritime Security & Safety di Selat Malaka* Harian Seputar Indonesia, 3 November 2010

**Tabel 3.2 Data Trafik Kapal di Selat Malaka 1999-2007<sup>150</sup>**

Vessel Type	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
VLCC/Deep Draft	2027	3163	3303	3301	3487	3477	3788	3851	3753
Tanker Vessel	11474	13343	14276	14591	15667	16403	14759	14784	14931
LNG/LPG Carrier	2473	2962	3086	3141	3277	3343	3099	3297	3413
Cargo Vessel	5674	6603	6476	6065	6193	6624	6340	6477	8467
Container Vessel	14521	18283	20101	20091	19575	20187	20818	22615	23736
Bulk Carrier	3438	4708	5370	5754	6256	6531	7394	8129	9684
RORO/Car Carrier	1229	1761	1764	1980	2182	2440	2515	2863	3137
Passenger Vessel	1919	3301	3151	3490	3033	2838	2299	2009	1870
Livestock Carrier	42	70	108	108	80	46	45	51	51
Tug/Tow Vessel	566	774	610	422	478	568	420	372	444
Gov/Navy Vessel	93	117	155	111	120	130	153	81	95
Fishing Vessel	52	44	60	38	35	67	34	39	36
Others	457	828	854	942	1951	982	957	1081	1101
<b>Total</b>	<b>43965</b>	<b>55957</b>	<b>59314</b>	<b>60034</b>	<b>62334</b>	<b>63636</b>	<b>62621</b>	<b>65649</b>	<b>70718</b>

Dengan meningkatnya volume trafik dan kapal-kapal yang lebih besar transit di Selat, maka tugas untuk menjaga keselamatan pelayaran (*navigational safety*) akhirnya menjadi semakin meningkat kadar kesulitannya.

<sup>150</sup> Sumber data : Marine Department Peninsular Malaysia,  
[http://www.ialathree.org/iwrap/index.php?title=Malacca\\_Strait\\_Volume\\_of\\_Traffic](http://www.ialathree.org/iwrap/index.php?title=Malacca_Strait_Volume_of_Traffic)

Ditambah kondisi fisik-geografik yang ada disertai ramainya lalu lintas pelayaran, mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan pada selat. Tabel 3.3 menggambarkan jumlah kecelakaan sepanjang 2001 s/d 2007.

**Tabel 3.3 Kecelakaan Pelayaran di Selat Malaka 2001-2007<sup>151</sup>**

Type of Accident	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Average
TABRAKAN (Collision)	15	11	17	7	8	7	8	10.4
KARAM (Wreck)	38	28	21	4	9	4	9	16.1
KANDAS ("Stranded")	4	7	4	1	2	1	2	3.0
KEBAKARAN (Fire)	6	10	3	2	4	2	4	4.4

Aspek lingkungan (*environment*) juga tidak bisa dipandang sebelah mata, tumpahan minyak (*oil spills*) akibat tabrakan kapal akan menyebabkan gangguan pencemaran yang serius.<sup>152</sup> Pencemaran yang melebihi batas kemampuan lautan dalam menetralisasi zat-zat pencemar, akan dapat mengakibatkan lenyapnya daya dukung laut, bermula dengan menurunnya kualitas lingkungan laut. Tabel 3.4 menggambarkan data tumpahan minyak di Selat Malaka dari 2001 s/d 2010

<sup>151</sup> Sumber data : *Marine Department Peninsular Malaysia*

<sup>152</sup> Disarikan dari wawancara Dirgo D. Purbo, Analis Geopolitik Energi PASKAL dan Dosen Tamu KSKN UI

Tabel 3.4 Tumpahan minyak di Selat Malaka 2000-2010<sup>153</sup>

YEAR	VESSEL NAME	TYPE OF OIL & HNS	QTY OF SPILL	LOCATION/ INCIDENT TYPE
2000	Natuna Sea	Crude	7000 tonnes	Malacca/grounding
2001	MV indah lestari	Phenol	650 Tonnes	Johor Strait/sinking
2002	MV Hermion & Neptank VII	Fuel	450 Tonnes	southeastern waters of Singapore / collided
2002	The Agate & Tian Yu	Crude	350 Tonnes	Singapore strait /collided
2003	Singapore Ship	Fuel	150 Tonnes	Horsburgh Lighthouse
2010	MT Bunga Kelana 3 & MV Waily	Crude	2500 Tonnes	Singapore strait / collides
<b>Total</b>			<b>11.100 Tonnes</b>	

Pada gilirannya, penurunan kualitas lingkungan laut tersebut akan mempengaruhi unsur kualitas lingkungan laut itu, menyebabkan punahnya satwa laut dan seluruh unsur kehidupan lainnya. Namun kepunahan secara cepat dari unsur ekosistem laut juga dapat terjadi, apabila kadar zat pencemar yang masuk begitu tinggi dan berlebihan. Beberapa contoh kasus akan hal ini adalah karamnya Kapal Torrey Canyon tahun 1967 yang menimbulkan malapetaka kehidupan pantai Inggris dan Perancis, peristiwa ini menjadi pemicu bagi upaya-upaya internasional untuk melindungi negara pantai dari ancaman pencemaran lingkungan laut oleh minyak akibat kecelakaan kapal tanker.

<sup>153</sup> Sumber data : Jenny Kiong and Kartini Saparudin (*Major oil spills in the Straits of Singapore*) dan Nizham Basiron (*Profile of Straits of Malacca*), 2010

### 3.4.3. Isu Logistik Perdagangan Maritim di Selat Malaka

Seperti sudah diketahui, bahwa Selat Malaka selain dikenal sebagai SLOC (*sea lane of communication*) juga merupakan SLOT (*sea lines of trade*) atau tepatnya Selat Malaka adalah juga merupakan jalur perdagangan internasional teramai yang menghubungkan Asia Timur dengan kawasan Timur Tengah.

Selat Malaka menjadi sangat ramai, selain karena faktor arus *supply chain* energi, juga karena aktivitas perdagangan komersial berskala Internasional yang juga padat. Hal ini wajar, karena kawasan Timur Asia (termasuk Asia Tenggara) adalah pusat gravitasi perekonomian global yang memiliki jumlah penduduk sekitar 50 persen dari penduduk dunia. Cina memiliki sekitar 1,3 miliar penduduk, sementara India menyumbang sekitar 1,2 miliar orang, dan ASEAN dihuni oleh sekitar 600 juta jiwa.

Sektor perdagangan, baik internasional maupun domestik sangat tergantung pada kinerja logistik. Logistik perdagangan yang baik merupakan prasyarat yang sangat penting bagi suatu negara agar memiliki daya saing yang kuat di pasar internasional dan agar pasokan barang dalam pasar domestik dapat terjaga dengan baik.<sup>154</sup> Hingga sepuluh tahun mendatang, globalisasi perdagangan akan terus berjalan, sehingga aktivitas perekonomian antar negara semakin meningkat. Nilai perdagangan dunia akan semakin meningkat seiring spesialisasi peran yang terjadi, dengan negara-negara seperti China dan India akan berperan sebagai pusat pabrikan produk-produk yang dikonsumsi negara maju seperti Amerika Serikat dan Uni Eropa. Peranan Amerika Serikat sebagai motor perdagangan dunia diperkirakan masih terus mendominasi.

Perdagangan dunia akan semakin bebas, hambatan akan semakin berkurang dan biaya transportasi akan semakin murah. Ditambah dengan proses produksi yang akan banyak direlokasi ke tempat-tempat berbiaya murah di negara berkembang. Semua trend ini akan memacu pertumbuhan arus pergerakan logistik dunia. Ekspansi kegiatan ekonomi dunia ke depan

---

<sup>154</sup> Widyaiswara Kementerian Perdagangan, PEMBENAHAN SEKTOR LOGISTIK UNTUK MEMPERKUAT DAYA SAING PERDAGANGAN INDONESIA



akan terpusat di Asia (khususnya China). Hal ini akan membuat perubahan mendasar pergerakan produksi dan perdagangan dunia. Industri yang bergerak di bidang kontainer akan diuntungkan dengan perkembangan ini, demikian pula sektor distribusi.<sup>155</sup>

Kondisi ini memberikan kesempatan bagi pelabuhan yang mampu meningkatkan kapasitasnya dalam menangani arus produksi, logistik dan perdagangan. Namun, juga membawa tantangan dalam pengembangan ruang pelabuhan, jalur koneksi ke darat (*hinterland*), kualitas lingkungan hingga tingkat keamanan. Trend saat ini menunjukkan semakin meningkatnya skala (ukuran/dimensi) kapal dan arus lalu lintas pelayaran. Hal ini membuat tingkat aksesibilitas suatu pelabuhan menjadi hal yang sangat penting. Akses kelautan yang mudah (*nautical access*), tingkat kedalaman perairan, dan kualitas sistem kendali pelayaran (*Vessel Traffic Guidance System*) akan menjadi sebuah keharusan bagi suatu pelabuhan untuk dapat sukses pada era ini.

Kombinasi dari kepadatan lalu-lintas, jenis dan ukuran kapal serta lebar dan dalamnya perairan menjadikan Selat Malaka sebagai selat dengan tingkat kesulitan navigasinya cukup tinggi. Oleh karena itu sejak belasan tahun yang lalu timbul praktek yang dilakukan oleh kapal-kapal tanker raksasa (*VLCC = Very Large Crude Carrier, ULCC = Ultra Large Crude Carrier*) yang bermuatan penuh dari Timur Tengah menuju Asia sebelum melewati choke-point no.6 (lihat gambar 1.5, halaman 16) memindahkan muatannya ke kapal-kapal tanker yang lebih kecil di lokasi-lokasi tertentu, dimana untuk selanjutnya kapal-kapal yang lebih kecil tersebut akan relatif lebih aman saat melampaui choke-point no.6 tersebut. Operasi alih muat tersebut dikenal di dunia pelayaran sebagai *STS Transfer (ship to ship, transfer)*, yang harus mengikuti sejumlah prosedur internasional yang cukup ketat sehubungan dengan keselamatan dan lingkungan hidup.<sup>156</sup>

---

<sup>155</sup> Biro Riset LMFE UI, TREND PERKEMBANGAN PENGELOLAAN PELABUHAN DUNIA DAN IMPLIKASINYA BAGI BUMN PELABUHAN DI INDONESIA, 2009

<sup>156</sup> R. Tumelaka, Ibid

Berdasarkan data dari MPA (2009), MOT (2009), Pelindo1 (2009b), dan Dephub (2008b), setidaknya ada 28 pelabuhan komersial utama di kawasan Selat Melaka, yaitu 16 pelabuhan di wilayah Sumatera (Indonesia), 5 pelabuhan di Semenanjung Malaysia, dan 7 pelabuhan atau terminal di Singapura yang melayani logistik perdagangan global di Selat Malaka.<sup>157</sup>

Dengan keunggulan kompetitif yang tinggi yang dimiliki oleh Pelabuhan Singapura jika dibandingkan pelabuhan-pelabuhan lain, Pelabuhan Singapura terus memainkan peranannya sampai hari ini sebagai pelabuhan *hub (hub port)* utama di kawasan ini bahkan di peringkat global. Walaupun tidak semua, namun hampir semua pelabuhan lain di kawasan ini menjadi pelabuhan pengumpan (*feeder*) kepada Pelabuhan Singapura. Hanya pelabuhan-pelabuhan di Semenanjung Malaysia yang agak memberikan sedikit persaingan kepada Pelabuhan Singapura, sedangkan kebanyakan pelabuhan di wilayah Sumatera tidak mempunyai kemampuan bersaing yangimbang.

---

<sup>157</sup> Muhammad Subhan, MEMBEDAH SEJARAH PELABUHAN ACEH MASA LALU: PRA DAN PASCA KEMERDEKAAN, Peneliti dan Pemerhati dibidang kajian-kajian Kepelabuhanan dan Perdagangan Maritim University Utara Malaysia (UUM)

## **BAB IV**

### **PERANAN INDONESIA DALAM MENGELOLA ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA**

#### **4. PERANAN INDONESIA DALAM MENGELOLA ASPEK GEOSTRATEGIS SELAT MALAKA**

Peranan Indonesia tidak lepas dari posisi Indonesia dalam dinamika regional dan global. Secara geografis Indonesia terletak di jantung pertumbuhan ekonomi dunia. Kawasan Timur Asia memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang jauh di atas rata-rata kawasan lain di dunia. Ketika tren jangka panjang (1970 – 2000) pertumbuhan ekonomi dunia mengalami penurunan, tren pertumbuhan ekonomi kawasan Timur Asia justru menunjukkan peningkatan.

Selat Malaka dengan seluruh aspek geostrategisnya harus mampu dikelola dengan sebaik-baiknya sesuai dengan ideologi dan kepentingan nasional Indonesia. Aspek geostrategi ini penting karena negara membutuhkan strategi dalam memanfaatkan wilayah geografis negara sebagai ruang hidup nasional untuk menentukan kebijakan, sarana dan sasaran perwujudan kepentingan dan tujuan nasional melalui pembangunan sehingga bangsa itu tetap eksis dalam arti ideologis, politis, ekonomis, sosial budaya dan hankam.

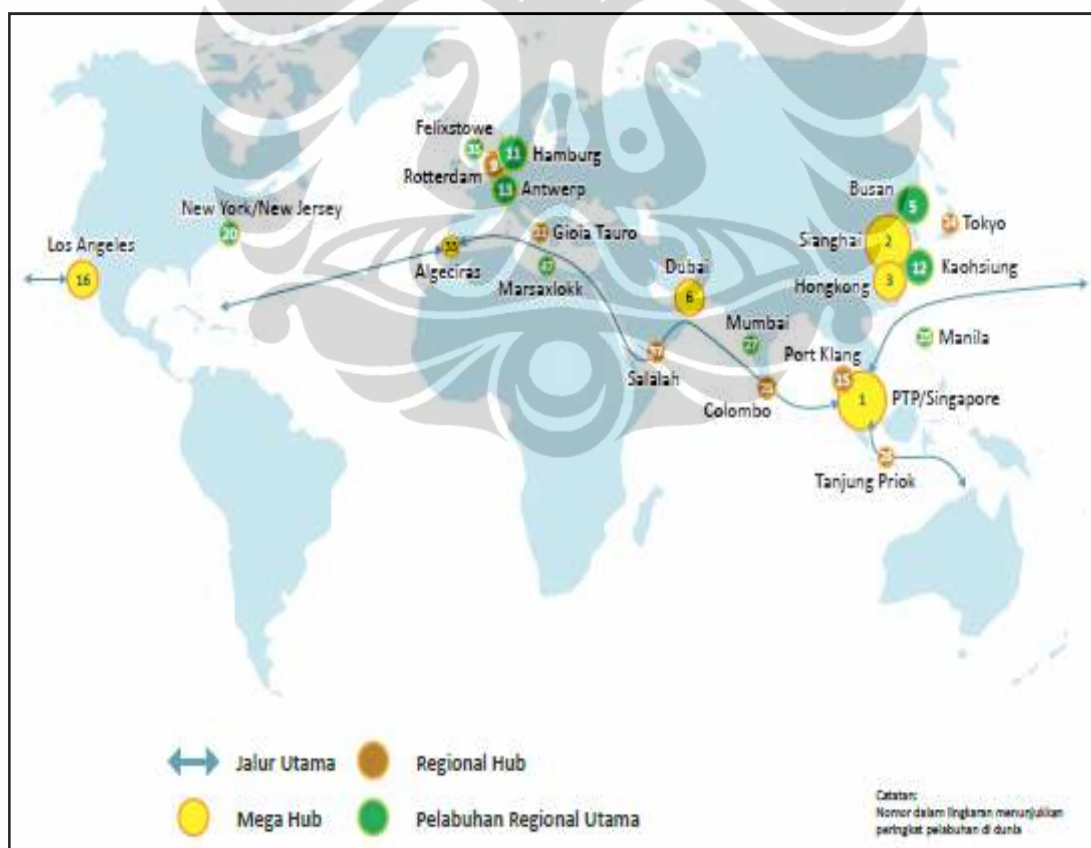
Konteks geostrategis Selat Malaka sebagai jalur pelayaran internasional (SLOC) sekaligus jalur perdagangan internasional (SLOT), seharusnya bisa menjadikan Indonesia menarik manfaat yang sangat besar untuk kepentingan nasionalnya. Dan mengingat sebagian besar wilayah Selat Malaka berada dalam kedaulatan teritorial Indonesia, seharusnya ini menjadikan Indonesia punya peranan yang paling besar. Hanya saja diperlukan *capacity building* yang sesuai dengan potensi peranannya yang sangat besar tersebut.

Maka bab ini akan mencoba mengulas bagaimana peranan dan kapasitas ideal Indonesia dalam mengelola aspek geostrategis Selat Malaka secara komprehensif. Dimulai dari pemetaan tantangan, baik yang berskala internasional maupun

regional, kemudian mengulas bagaimana kapasitas ketahanan nasional Indonesia dalam menghadapi tantangan-tantangan tersebut.

#### 4.1. TANTANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS ABAD 21

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki wilayah dengan panjang mencapai 5.200 km dan lebar mencapai 1.870 km. Lokasi geografisnya juga sangat strategis (memiliki akses langsung ke pasar terbesar di dunia) karena Indonesia dilewati oleh satu *Sea Lane of Communication* (SLoC), yaitu Selat Malaka, di mana jalur ini menempati peringkat pertama dalam jalur pelayaran kontainer global (lihat Gambar 4.1). Berdasarkan data *United Nations Environmental Programme* (UNEP, 2009) terdapat 64 wilayah perairan *Large Marine Ecosystem* (LME) di seluruh dunia yang disusun berdasarkan tingkat kesuburan, produktivitas, dan pengaruh perubahan iklim terhadap masing-masing LME.



Gambar 4.1 Jalur Pelayaran Dunia dan Peringkat Pelabuhan<sup>158</sup>

<sup>158</sup> Sumber Gambar : Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011-2025

Indonesia memiliki akses langsung kepada 6 (enam) wilayah LME yang mempunyai potensi kelautan dan perikanan yang cukup besar, yaitu: LME 34 – Teluk Bengala; LME 36 – Laut Cina Selatan; LME 37 – Sulu Celebes; LME 38 – Laut-laut Indonesia; LME 39 – Arafura – Gulf Carpentaria; LME 45 – Laut Australia Utara. Sehingga, peluang Indonesia untuk mengembangkan industri perikanan tangkap sangat besar.

Walaupun potensi ini merupakan keunggulan Indonesia, namun keunggulan tersebut tidak akan terwujud dengan sendirinya. Sejumlah tantangan harus dihadapi untuk merealisasikan keunggulan tersebut. Sub bab ini akan membahas bagaimana tantangan eksternal yang berasal dari tataran regional dan internasional, seharusnya menjadi pertimbangan strategik bagi Indonesia.

#### **4.1.1. TANTANGAN INTERNASIONAL**

Seperti sudah diketahui, bahwa Selat Malaka selain merupakan SLOC (*sea lane of communication*) juga merupakan SLOT (*sea lines of trade*) tepatnya Selat Malaka adalah jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Hal ini membuat tantangan yang berasal dari unsur politik dan ekonomi menjadi perpaduan yang kompleks di Selat Malaka, khususnya bagi Indonesia. Oleh karena itu, pada sub bab ini akan dibahas tantangan-tantangan strategik berdimensi internasional yang mempengaruhi secara langsung maupun tidak langsung terhadap peranan dan kapasitas Indonesia dalam mengelola keamanan maritim di Selat Malaka.

##### **4.1.1.1. Upaya Negara-negara Pengguna Selat**

Semua tantangan kontemporer yang terjadi di Selat Malaka di abad ini, banyak menyeret pada upaya internasionalisasi selat oleh negara-negara penggunanya (*user states*). Padahal kecenderungan internasionalisasi ini jelas akan berhadapan dengan eksistensi dan kedaulatan Indonesia yang berkuasa atas wilayah darat, laut dan udara.

Merujuk dari sejarah hukum internasional, upaya internasionalisasi Selat Malaka sesungguhnya bukan merupakan isu baru. Akibat adanya perluasan lebar laut teritorial menjadi 12 mil menyusul gagalnya Konvensi Jenewa tahun 1960 tentang lebar laut teritorial, upaya internasionalisasi pernah dicetuskan Jepang

pada tahun 1970 yang mengeluarkan gagasan dihadapan sidang *International Maritime Consultative Organization* tentang pembentukan suatu badan internasional yang mengurus Selat Malaka.

Dewasa ini upaya internasionalisasi Selat Malaka dipicu “ketakutan” global akan terorisme. Untuk menjustifikasi internasionalisasi, maka disebarakan isu dengan pembentukan opini publik antara lain; proses *image creation* tentang Selat Malaka yang sistematis secara negatif serta berlebihan. Upaya ini dilakukan dengan mengembangkan *security assessment* tentang Selat Malaka berdasarkan distorsi data atau laporan Piracy and Armed Robbery oleh International Maritime Bureau (IMB).

Hal ini menarik dikaji karena dalam 5 tahun terakhir telah terjadi perubahan lingkungan internasional sejak peristiwa serangan 11/9 WTC dan Pentagon di Amerika Serikat. Serangan-serangan oleh Al Qaeda terhadap pelayaran komersial di Yaman dan Laut Arab, serta serangan terencana di beberapa selat, termasuk Selat Gibraltar yang menghubungkan Spanyol dan Afrika Utara, menunjukkan kecemasan AS bukan sekadar teori.

Namun demikian, ada beberapa hal yang merugikan Indonesia, yakni *expose dark water* terhadap perairan Indonesia khususnya Selat Malaka sampai perairan Natuna yang dilakukan oleh negara-negara pengguna selat. Padahal kegiatan perompakan dan pembajakan sudah ada sejak zaman Sriwijaya. Kawanan perompak biasanya berasal dari Cina, Thailand, Filipina, Malaysia, dan Singapura, bukan saja dari Indonesia.

Secara definitif, Menlu Hasan Wirajuda mempertanyakan istilah perompakan (*piracy*) untuk penyerangan terhadap kapal di Selat Malaka dan Singapura. Merujuk Konvensi Hukum Laut 1982 yang disebut perompakan adalah kejahatan terhadap kapal yang terjadi di laut bebas, sedangkan Selat Malaka bukan laut bebas, melainkan milik tiga negara, yakni Indonesia, Singapura dan Malaysia. Jadi kejahatan terhadap kapal di Selat Malaka hanya digolongkan *Arms Robbery Againsts Ship*.<sup>159</sup>

Implikasi politik penggunaan istilah *piracy* dan *robbery* memang jauh berbeda. Menurut Konvensi Hukum Laut, setiap negara boleh mengatasi

<sup>159</sup> Harian Kompas, 18 Agustus 2005.

perompakan. Jika penyerangan terhadap kapal di Selat Malaka dan Singapura dianggap sebagai perompakan, setiap negara boleh ikut memerangnya secara langsung. Namun karena penyerangan terhadap kapal di kedua selat tidak bisa dikatakan perompakan, negara yang berhak menanganinya hanyalah pemilik kedua selat yakni, Indonesia, Singapura, dan Malaysia.<sup>160</sup>

Oleh karena itu, usaha memerangi bajak laut telah dilakukan Pemerintah Indonesia, Singapura, dan Malaysia dengan membentuk forum tiga negara pada tingkatan Menteri Luar Negeri yang membahas masalah pengamanan di Selat Malaka dan rentannya masalah pembajakan.<sup>161</sup> Rencana pertemuan tersebut terwujud dalam pertemuan Tripartit Tingkat Menteri di Batam 2 Agustus 2005. Hadir dalam pertemuan tersebut, Menlu RI Hassan Wirajuda, Menlu Malaysia Syed Hamid Albar, dan Menlu Singapura George Yeo. Memang secara kontekstual, jaminan keamanan bagi keselamatan kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka merupakan tanggung-jawab negara pantai yakni, Indonesia, Singapura dan Malaysia.

Demikianlah, kompleksitas dan ambiguitas adalah tanda-tanda dari isu keamanan lingkungan dewasa ini khususnya keamanan di wilayah Selat Malaka. Terorisme telah secara signifikan meningkatkan sifat ancaman non militer dan transional di wilayah maritim. Meskipun mungkin banyak yang berfikir bahwa ancaman terorisme di wilayah maritim, khususnya di Selat Malaka adalah skenario yang kemungkinannya sangat kecil terjadi, isu itu sendiri telah memunculkan sikap berbeda di antara Indonesia dan Malaysia di satu pihak Singapura dan Amerika Serikat di pihak lain, utamanya mengenai langkah-langkah meningkatkan keamanan di Selat Malaka.<sup>162</sup>

Berikut digambarkan dalam tabel upaya-upaya *User state* untuk berlomba menanamkan pengaruhnya di Selat Malaka, melalui kerjasama dengan Indonesia. Secara keseluruhan, dari semua tawaran yang datang cukup menimbulkan pro dan kontra, terutama tawaran yang diusung AS.

---

<sup>160</sup> Harian Kompas, ibid

<sup>161</sup> Harian Suara Karya, 30 April 2005

<sup>162</sup> Bantarto Bandoro, *SELAT MALAKA : FAKTA, PERGULATAN KEKUATAN DAN FEAR FACTOR*, 23 Mei 2006

**Tabel 4.1 Tawaran *User State* terhadap Pengamanan Selat Malaka kepada Indonesia Periode 2001-2010<sup>163</sup>**

No	Waktu	Negara	Nama	Keterangan	Status
1	2002	Amerika Serikat	<i>Container Security Initiative (CSI)</i>	Dilakukan dengan menempatkan Bea Cukai AS di pelabuhan-pelabuhan asing.	Tidak Ikut Serta
2	2004	Amerika Serikat	<i>Regional Maritime Security Initiative (RMSI)</i> yang diusung AS dalam rangka patrol untuk menghapus teroris	Admiral Tohams Boulton Fargo selaku Komandan US PACOM di Singapura menyatakan akan membersihkan Selat Malaka dari teroris	Tidak Ikut Serta
3	2004	Amerika Serikat	<i>Global Threat Reduction Initiative (GTRI)</i> dengan misi untuk mencegah jatuhnya material radioaktif dan nuklir pada teroris dan aktor-aktor lainnya yang dicurigai melawan AS.	Tindakan tanggapan dari Departemen Energi AS atas Pidato Presiden George Bush pada 11 Pebruari 2004 yang menyatakan bahwa AS tengah menghadapi ancaman serius dari serangan teroris di seluruh belahan bumi dengan kemungkinan menggunakan material radioaktif dan nuklir.	Tidak Ikut Serta
4	2005	Thailand	Patroli Terkoordinasi	Keinginan Thailand untuk ikut patkor bersama <i>littoral state</i> , yang dibahas dalam Shangrilla Dialogue di Kuala Lumpur 2 Agustus 2005, yang dihadiri panglima angkatan bersenjata tiga negara pantai dan Thailand	Belum Terlaksana
5	2005	Cina	<i>Joint Declaration antara Republik Indonesia and RRC on Strategic Partnership</i>	Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menandatangani <i>Joint Declaration on Strategic Partnership</i>	Ditandatangani
6	2005	Australia	Menawarkan untuk membantu	Pemimpin Angkatan Laut Australia 'Russ	Indonesia Berkeberat

<sup>163</sup> Annisa Lestari, STRATEGI PERTAHANAN INDONESIA DI SELAT MALAKA: TAWARAN PROLIFERATION SECURITY INITIATIVE PERIODE 2006-2008, Tesis UI, 2010 (diolah)



			pengamanan Selat Malaka melalui patroli udara	Shalders' menyampaikan tawaran itu ketika Australia, Selandia Baru, Inggris, Malaysia dan Singapura sedang latihan perang tahunan pada September 2005 di Laut Cina Selatan dan di semenanjung Malaysia	an
7	2005	Jepang	Jepang melalui Wakil Duta Besar Jepang untuk Indonesia menyatakan akan membantu pengamanan di Selat Malaka	Bantuan tersebut dalam rangka membantu pengamanan di Selat Malaka dari pembajakan, terorisme, dan perdagangan manusia	NS
8	2005	Jepang	Kesepakatan kerjasama dalam bidang maritim, fokus yang disepakati adalah kerjasama untuk memberantas tindak kejahatan di Selat Malaka terutama terhadap pembajakan	Muncul bersamaan pada 2 Juni 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dalam kunjungannya ke Jepang, menandatangani naskah kesepahaman dengan PM Jepang, Junichiro Koizumi terkait kerjasama di bidang ekonomi, yaitu <i>Economic Partnership Agreement (EPA)</i> dan <i>Strategic Investment Action Plan (SIAP)</i> .	Bantuan Kapal Jepang
9	2005	India	<i>Declaration on New Strategic Partnership</i>	Presiden Susilo Bambang Yudhoyono berkunjung ke India, 21-24 November 2005, telah ditandatangani.	Ditandatangani Presiden
10	2006	Amerika Serikat	<i>Proleferation Security Initiative (PSI)</i>	Selanjutnya, pada 31 Mei 2003, Presiden AS George Bush meluncurkan <i>Proliferasi Security Initiative (PSI)</i> di Krakow, Polandia	Tidak Ikut Serta
11	2006	Thailand	Kerjasama Maritim di Selat	Disampaikan melalui kunjungan Komandan	Belum Terlaksana

			Malaka	Skuadron Fregat Angkatan Laut Kerajaan Thailand Laksamana Muda Thanarat Ubol ke Komando Armada RI Kawasan Barat (Koarmabar) TNI AL di Jakarta	
12	2006	Cina	Kerjasama Teknologi Pertahanan RI-Cina	Delegasi pertahanan Cina datang ke Departemen Pertahanan untuk merintis kesepakatan tentang kerjasama tersebut	Dalam Proses Penjajakan
13	2006	Jepang	ReCAAP	Indonesia juga masih belum menerima tawaran kesepakatan kerjasama regional pertama untuk melawan pembajakan dan perompakan bersenjata yang digagas Perdana Menteri Jepang, Junichiro Koizumi pada tahun Oktober 2001	Indonesia Berkeberatan
14	2006	India	<i>Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of India on Cooperative Activities in the Field of Defence</i>	Kerjasama ini disahkan dalam UU No. 21/2006 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah RI dan Pemerintah India tentang Kegiatan Kerjasama di Bidang Pertahanan yang mulai berlaku efektif pada 29 Desember 2006	Ratifikasi
15	2006	Amerika Serikat	Amerika Serikat sebagai <i>user state</i> memberikan perangkat system peringatan dini ( <i>early warning</i> ) untuk mendukung pengamanan di Selat Malaka yang dilakukan	Perangkat peringatan dini itu dipasang di beberapa titik di sepanjang wilayah RI di Selat Malaka, dan akan dipasangkan pula di kapal patroli maritim (maritime patrol aircraft-MPA).	Radar IMSS

			oleh tiga negara pantai yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura.		
16	2007	Thailand	Membantu pengamanan di Selat Malaka	Keinginan Thailand untuk membantu pengamanan di Selat Malaka juga pernah disampaikan pemerintah Thailand pada pertemuan Panglima Bersenjata Thailand dan Panglima TNI di Thailand pada Maret 20	Belum Terlaksana
17	2008	Thailand	Patroli Terkoordinasi	September 2008, Thailand baru bisa bergabung dalam pengamanan bersama Selat Malaka dalam bentuk patroli terkoordinasi dengan <i>liitoral state</i>	Terlaksana
18	2008	Korea Selatan	Kemitraan strategis bidang pertahanan kepada Indonesia	Korsel melalui Kepala Staf Angkatan Laut Laksamana Jung OK-Keun menawarkannya, untuk mempererat dan meningkatkan hubungan bilateral kedua Negara yang telah terjalin lama, terutama antara angkatan bersenjata kedua pihak. Bentuknya <i>Navy to Navy Talks</i> (NTNT), meliputi bidang latihan, pendidikan, teknologi, tukar menukar informasi dan kunjungan personel	Terlaksana
19	2010	Amerika Serikat	Kemitraan Komprehensif	Kemitraan segala bidang, termasuk persoalan keamanan maritim dan kelautan	Terlaksana

#### 4.1.1.2. Era Perdagangan Bebas Dunia

Perdagangan internasional yang mendorong terjadinya globalisasi ditandai dengan semakin berkembangnya sistem inovasi teknologi informasi, perdagangan, reformasi politik, transnasionalisasi sistem keuangan, dan investasi. Indonesia mengikuti arus perdagangan bebas internasional dengan menandatangani *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) yang menghasilkan pembentukan *World Trade Organization* (WTO) dan deklarasi *Asia Pasific Economic Cooperation* (APEC) tentang sistem perdagangan bebas dan investasi yang berlaku penuh pada tahun 2010 untuk negara maju dan tahun 2020 bagi negara berkembang. Tidak mau ketinggalan, Indonesia bersama-sama negara di lingkungan ASEAN lainnya telah sepakat membentuk perdagangan bebas ASEAN, yaitu *ASEAN Free Trade Area* (AFTA) yang sudah mulai diberlakukan pada tahun 2002.<sup>164</sup> Kesepakatan perdagangan bebas melalui FTA (*free trade agreement*) merupakan perjanjian yang sangat komprehensif karena meliputi seluruh sektor yang tidak masuk dalam WTO, dan karena kesepakatannya menyangkut dua hal sekaligus yaitu liberalisasi investasi dan perdagangan.

Dalam konteks regional Asia Tenggara, manifestasi perdagangan bebas menjadikan lahirnya target 2015 ASEAN akan menjadi "pasar tunggal", dimana mobilitas barang, jasa, investasi, tenaga kerja, dan modal akan bebas bergerak dalam mewujudkan pasar tunggal ASEAN (*single market ASEAN*), yakni apa yang disebut dengan *free flow of goods, free flow of services, free flow of investment, free flow of capital dan free flow of skilled labour*. Sejak KTT Bali pada Oktober 2003, para pemimpin ASEAN telah mendeklarasikan ASEAN *Economic Community* (AEC) sebagai tujuan integrasi ekonomi regional dalam kerangka besar Visi ASEAN 2020. Lantas dalam Bali Concord II, selain AEC, ditetapkan dua pilar lain dalam bangunan Masyarakat ASEAN, yaitu ASEAN *Security Community and the ASEAN Socio-Cultural Community*.<sup>165</sup>

Ketiga pilar tersebut diharapkan berfungsi penuh ketika Masyarakat ASEAN terwujud pada tahun 2020. Cetak biru AEC memuat ambisi pembentukan

<sup>164</sup> KADIN, "Nasionalisme Dalam Era Perdagangan Bebas" Butir - Butir Pemikiran Perdagangan Indonesia 2009 – 2014

<sup>165</sup> Dari situs resmi ASEAN dan Disarikan dari wawancara dengan Djumantoro Purbo, *advisor* Kementerian Luar Negeri RI

ASEAN sebagai pusat perdagangan kawasan yang terintegrasi. Pembentukannya ditargetkan mulai 2008 dan implementasi pada 2015. Dalam dokumen yang ditandatangani para pimpinan ASEAN, cetak biru AEC mempunyai empat ciri utama, yaitu; (1) pasar dan basis produksi tunggal, (2) ekonomi kawasan yang sangat kompetitif, (3) kawasan dengan pembangunan ekonomi yang merata, (4) suatu kawasan yang terintegrasi penuh dengan ekonomi global.<sup>166</sup>

Posisi Indonesia dalam kesepakatan perdagangan bebas dunia relatif kurang menguntungkan. Seiring dengan semakin liberalnya perdagangan dunia, Indonesia harus meningkatkan kemampuan bersaingnya di pasar global. Pasar global dapat bermakna pasar internasional di negara lain dan pasar dalam negeri yang sudah semakin dipenuhi dengan produk impor. Melihat kondisi perekonomian Indonesia dikhawatirkan dampak globalisasi akan memberi dampak negatif bagi Indonesia, terutama kalau Indonesia tidak mampu menjadi pemasok bagi kebutuhan produk vital, seperti pangan.

Publikasi *The Global Competitiveness Report* yang diterbitkan oleh *World Economic Forum* pada tahun 2008 menunjukkan bagaimana daya saing Indonesia dalam persaingan global. Pada tahun 2008, peringkat daya saing Indonesia berdasarkan *Growth Competitiveness Index* berada di urutan ke-55 dari 134 negara. Prestasi Indonesia di 2008 tersebut relatif tidak mengalami kemajuan dibandingkan prestasi tahun 2007 yang berada di urutan 54 dari 131 negara.<sup>167</sup> Hal ini bisa dimaklumi, karena untuk menghadapi WTO saja Indonesia belum cukup siap, apalagi harus menghadapi FTA yang sangat komprehensif. Apalagi integrasi ekonomi dalam bentuk pasar tunggal mensyaratkan batasan yang lebih ketat dan cenderung mengurangi kedaulatan nasional. Pertanyaan besar yang muncul kemudian adalah: “Mampukah Indonesia memanfaatkan keterbukaan pasar internasional dan bersaing di pasar global?” Kalau tidak mampu maka Indonesia hanya akan dimanfaatkan sebagai pasar produk dunia.

---

<sup>166</sup> Prof. Mudrajad Kuncoro, Ph.D, *Indonesia, Pemain Atau Penonton AEC?* Seputar Indonesia, 26 November 2007.

<sup>167</sup> Sumber: *World Economic Forum - The Global Competitiveness Report 2008-2009 (2008)*

#### 4.1.2. TANTANGAN REGIONAL

Asia Tenggara merupakan kawasan dengan tingkat keragaman dan perbedaan yang tinggi. Masing-masing dari sepuluh negara yang berada di kawasan ini mewakili suatu tradisi yang berbeda dan terpisah satu sama lainnya. Ditambah lagi lokasi regionalnya yang merupakan jalur persimpangan (*crossroad*) antara konsentrasi industri, teknologi dan militer di Asia Timur laut, sub benua India dan sumber minyak di Timur Tengah, Australia dan Pasifik Tenggara.<sup>168</sup>

Dengan populasi lebih dari 500 juta jiwa, pertumbuhan ekonomi yang cepat sebelum krisis 1997-1998, kekayaan SDA yang melimpah, Asia Tenggara sangat signifikan bagi keseimbangan kekuatan antara Asia dan kekuatan global (lihat gambar 3.2 Pusat Ekonomi Dunia Abad 21). Indonesia adalah negara dengan luas kawasan terbesar, penduduk terbanyak dan sumber daya alam terkaya. Hal tersebut akhirnya menempatkan Indonesia sebagai kekuatan utama negara-negara di Asia Tenggara.

Berdasarkan Konvensi PBB mengenai Hukum Laut atau *United Nation Convention on The Law of Sea* (UNCLOS) tahun 1982, maka Selat Malaka terkategori salah satu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang diberlakukan di dalamnya rejim lintas transit (*the right of transit passage*) bagi kapal-kapal asing yang melintasi Selat Malaka<sup>169</sup>. Dan menurut pasal 21 UNCLOS 1982, kewenangan untuk pengaturan lalu lintas di Selat Malaka merupakan tanggungjawab Indonesia, Malaysia dan Singapura sebagai negara pantai (*littoral states*).<sup>170</sup>

Tantangan terbesar bagi negara pantai dalam menerapkan pengaturan, pengembangan dan pembangunan kawasan perairan selat Malaka untuk menciptakan keamanan dan keselamatan di perairan selat Malaka. Dari sudut

<sup>168</sup> Purbo Suwondo, *Geopolitics in Southeast Asia : An Indonesian View*, Desember 1987, dipresentasikan pada Konferensi *International Security Council "Geopolitics of Security in the Greater Pacific Basin"*.

<sup>169</sup> Pasal 38 ayat 2 UNCLOS. Pasal ini mengatur tentang hal lintas transit dan pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin dan tunduk terhadap syarat-syarat negara yang dilintasinya.

<sup>170</sup> Pasal 21 UNCLOS mengatur tentang perundang-undangan negara pantai bertalian dengan lintas damai. Ada delapan hal yang diatur hukum internasional terkait hak lintas damai melalui laut teritorial, yakni : keselamatan navigasi, perlindungan fasilitas laut, kabel dan pipa laut, konservasi, perikanan, pelestarian lingkungan dari pencemaran, penelitian ilmiah dan bea cukai, fiskal, imigrasi.

pandang keamanan navigasi, dengan kondisi lalu-lintas laut yang semakin padat, pengaturan navigasi menjadi sangat krusial dalam sebuah skema pencegahan terjadinya kecelakaan laut. Dengan kondisi selat Malaka, diperlukan kerjasama yang sangat erat diantara negara-negara pantai dan juga negara-negara pengguna selat, untuk mewujudkan sebuah sistem pengaturan yang bisa menjamin keselamatan navigasi namun tidak merugikan kepentingan negara pantai.

**Tabel 4.2 Kerjasama Pertahanan Indonesia di Selat Malaka dengan *Littoral State* Periode 2001-2010**<sup>171</sup>

No.	Jenis Operasi	Pelaksana	Periode Pelaksanaan
1	<i>Malacca Straits Identification System (MSIS)</i>	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun
2	<i>Joint Maritime Security Operation (JMSO)</i>	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun
3	<i>Joint Maritime Air Patrol Operation (JMAP)</i>	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun
4	<i>Integrated Maritime Surveillance System Facility (IMSS)</i>	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun
5	<i>Margin of Allowable Hot Pursuit</i>	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun
6	<i>Intelligence and Information Exchange</i>	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun
7	<i>Public Information Campaign</i>	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun
8	Patkor Malaysia-Indonesia (Malindo)	Malaysia - Indonesia	4x per Tahun
9	Patkor Optima Malindo	Malaysia - Indonesia	1x per Tahun
10	Patkor Indonesia – Singapura (Indosin)	Singapura - Indonesia	4x per Tahun
11	Patkor Indonesin	Indonesia - India	1x per Tahun
12	Patkor Malsindo	<i>Littoral State</i>	Sepanjang Tahun

<sup>171</sup> Sumber : Lihat *Malacca Strait Security Initiative Concept* oleh Staff Umum Operasi MABES AL., Implementasi Kebijakan Nasional Pengamanan Selat Malaka oleh Staf Umum Operasi Mabes TNI AL, Cilangkap tahun 2010, dan juga Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu Laksmana Pertama (TNI) Edhi Nudwantoro, Kepala Staf Komando Armada RI Kawasan Barat yang disampaikan dalam Pertemuan Kelompok Ahli tentang 'Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka' di Medan, 19-20 Juli 2005 oleh Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.

#### 4.1.2.1. Negara – negara Sekitar Perairan Selat Malaka

- **Indonesia, Malaysia dan Singapura**

Ketiga negara pantai sebenarnya juga memiliki perbedaan perspektif terhadap manajemen Selat untuk mengatasi problem tersebut, meskipun mereka memiliki perhatian yang sama bertalian dengan trend ancaman keamanan yang semakin meningkat di Selat Malaka seperti perompakan, perampokan bersenjata, penyelundupan senjata, obat bius dan manusia secara illegal. Perbedaan tersebut berasal dari perbedaan doktrin maritime dan kepentingan ekonomi yang berbeda.<sup>172</sup>

Berdasarkan perspektif Indonesia, sebagai negara kepulauan, Indonesia secara unilateral memproklamasikan dirinya sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) melalui Deklarasi Juanda, 13 Desember 1957 dan lebih jauh mengembangkan konsep Wawasan Nusantara sebagai konsep ideologi yang berbasis kesatuan territorial. Melalui upaya panjang dan gigih, akhirnya deklarasi negara kepulauan Indonesia diakui dalam Hukum Laut Internasional atau *UNCLOS (United Nations Convention for Law of Sea)* di 1982. Indonesia dapat dikatakan sebagai pewaris *UNCLOS* karena melalui ratifikasi traktat tersebut, wilayah *EEZ (Exclusive Economic Zone)* Indonesia bertambah menjadi 1,566,300 meter persegi diluar territorial laut sebelumnya.<sup>173</sup>

Perspektif Malaysia, Malaysia mengklaim bahwa Selat Malaka sebagai bagian perairan territorialnya dan dengan demikian kedudukan Selat tersebut berada dibawah kedaulatan penuh mereka. Dibawah *UNCLOS* dan peta geografis mereka, Selat Malaka dikategorikan sebagai Selat yang digunakan untuk navigasi internasional. Mereka membaginya menjadi dua kategori. Zona A dibawah rejim Zona Ekonomi Eksklusif (*EEZ*), yakni batas lempeng kontinental (*continental shelves*) antara Indonesia dan Malaysia serta Zona B, batas territorial laut antara Malaysia dan Indonesia. Oleh karena itu, berdasarkan kategorisasi tersebut, segala

<sup>172</sup> Ahmad Dzakirin, *Ancaman Keamanan Maritim Di Selat Malaka Dekatkah Ancaman Itu?*, September 2010

<sup>173</sup> Departemen Kelautan dan Perikanan, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (Unclos 1982) Di Indonesia*, LAPORAN AKHIR 2008



bentuk proposal bagi internasionalisasi Selat untuk dalih keamanan akan dipandang sebagai ancaman kedaulatan mereka.

Sementara Singapura mendudukan dirinya sebagai penghubung keuangan dan ekonomi dimana jantung sector ekonominya sangat bergantung pada kebebasan transportasi kapal-kapal mereka di Selat Malaka. “*Kehidupan ekonomi dan kemerdekaan politik Singapura sangat tergantung kepada pemakaian berkelanjutan Selat oleh beberapa kekuatan maritim utama dunia.*” Singapura sudah lama menyatakan tidak bersedia bahwa Selat Malaka adalah laut wilayah (*territorial sea*) negara pantainya atau sebagai “bukan selat internasional”. Singapura merasa khawatir bahwa kalau hal itu diberlakukan pelayaran internasional dapat terganggu. Kepentingan perdagangan dan perkapalan pun akan sangat dirugikan.<sup>174</sup> Hal ini wajar, mengingat Singapura adalah negara pantai sekaligus negara pengguna (*user state*) utama Selat Malaka. Setiap tindakan baik berdimensi positif maupun negative yang diambil berkaitan dengan penggunaan Selat Malaka akan benar-benar berpengaruh pada keberlangsungan ekonomi dan lebih jauh eksistensi negara tersebut. Misalnya, penutupan yang tiba-tiba di Selat Malaka karena insiden pencemaran akan memukul sektor ekonomi Singapura.

Sementara itu, Indonesia dan Malaysia mempunyai posisi yang relatif sama berkaitan dengan rencana keamanan maritim serta ketegasan dalam isu kedaulatan atas Selat tersebut. Menurut Indonesia dan Malaysia, upaya penggunaan selat itu harus mengutamakan kepentingan nasional negara pantainya tanpa merugikan pelayaran internasional yang tidak mengganggu. Ini berarti bahwa lewatnya kapal-kapal perang harus sepengetahuan negara pantai, atau setidaknya-tidaknya, tidak membawa bahaya bagi keamanan negara pantai. Kapal selam pun harus berlayar di atas permukaan air. Kapal-kapal tangki dan kapal-kapal raksasa lainnya pun hendaknya tidak membawa pencemaran laut saat mereka lewat di selat tersebut.<sup>175</sup>

Singapura cenderung sebaliknya. Sebagai salah satu dari tiga

<sup>174</sup> Hasjim Djalal, *Persoalan Selat Malaka – Singapura*, Jurnal Negarawan no.01 Agustus 2006

<sup>175</sup> Hasjim Djalal, *ibid.*

negara pantai yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka, Singapura sudah lama menyatakan tidak bersedia bahwa Selat Malaka adalah laut wilayah ( *territorial sea* ) negara pantainya atau sebagai “bukan selat internasional”. Singapura merasa khawatir bahwa kalau hal itu diberlakukan pelayaran internasional dapat terganggu. Kepentingan perdagangan dan perkapalan pun akan sangat dirugikan.<sup>176</sup>

- **Thailand dan Myanmar**

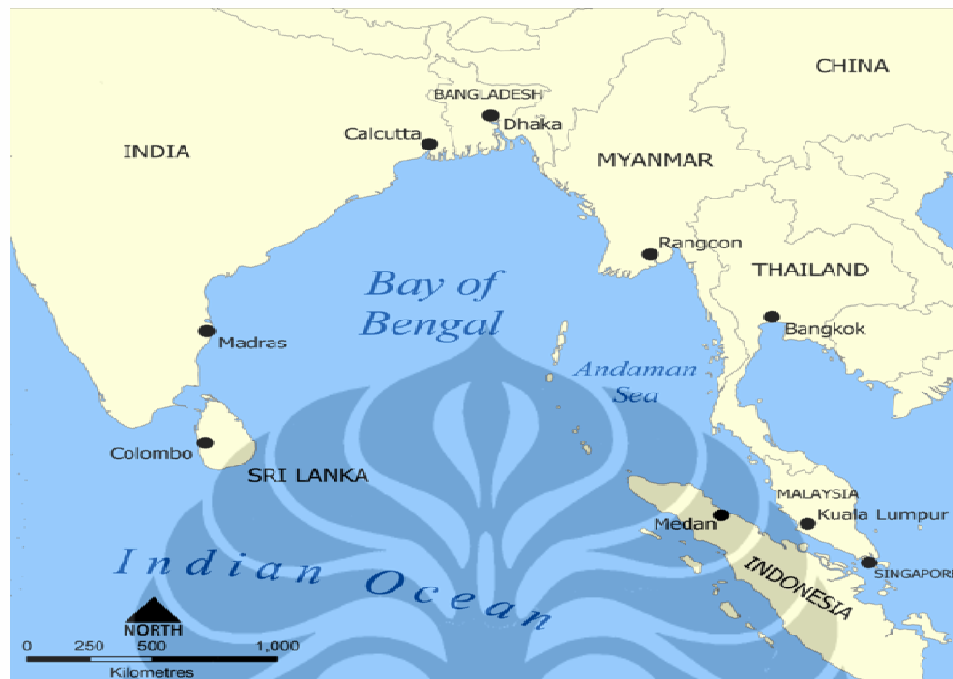
Persoalan mengenai Selat Malaka memang lebih dikenal sebagai urusan negara pantai yaitu Malaysia, Indonesia dan Singapura. Namun bagaimanapun Selat Malaka juga terhubung ke kawasan Samudera Hindia, dimana terdapat dua negara pantai Asia Tenggara lainnya yang tidak berbatasan langsung dengan Selat Malaka, namun letaknya sangat strategis di gerbang Selat Malaka. Adalah Thailand dan Myanmar yang juga mulai menunjukkan perhatian dan keterlibatannya akan keamanan di Selat Malaka, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dua negara ini secara geografis sangat strategis, karena juga berada di kawasan Laut Andaman, tenggara dari Teluk Benggala, bagian integral dari Samudera India. Dimana di kawasan ini hanya empat negara Asia Tenggara - yaitu Myanmar, Thailand, Malaysia dan Indonesia – yang memiliki garis pantai di Teluk Benggala / Laut Andaman. Dan hanya dua dari mereka, yaitu Myanmar dan Thailand yang merupakan anggota organisasi antar-pemerintah BIMSTEC (*Bay of Bengal Initiative for Multi Sectoral Technical and Economic Cooperation*, selebihnya anggota BIMSTEC adalah lima anggota Asia Selatan: Bangladesh, Bhutan, India, Nepal dan Sri Lanka.<sup>177</sup>

Di Thailand dan Myanmar juga terdapat fenomena penting yaitu Tanah Genting Kra, sebuah jembatan darat sempit yang menghubungkan Semenanjung Melayu dengan daratan Asia. Bagian timur dari jembatan darat ini milik Thailand, dan bagian barat milik Myanmar divisi

<sup>176</sup> Hasjim Djalal, *ibid.*

<sup>177</sup> Richardson, *The Bay of Bengal: Ignored or Indispensible?*, Opinion Asia, Oktober 2006, <http://opinionasia.com/BayofBengalIgnoredorIndispensible>

Taninthary. Di barat tanah genting ini adalah Laut Andaman, di timur adalah Teluk Thailand.<sup>178</sup>



Gambar 4.2 Posisi Myanmar dan Thailand

Untuk Thailand, ketertarikannya terhadap keamanan Selat Malaka terutama terhadap masalah keamanan wilayah laut. Negara yang berada di utara Selat Malaka itu merasa akan terpengaruh jika isu keamanan Selat Malaka tidak stabil, karena letaknya yang cukup dekat dengan Thailand. Bentuk keterlibatannya secara langsung dengan bekerjasama dengan negara pantai, setelah beberapa tahun lalu terlibat dalam *Eyes In The Sky*, Negeri Gajah Putih itu juga mengajak Indonesia menggelar patroli terkoordinasi di segmen utara Selat Malaka.

Salah satu faktor penyebab minat Thailand terhadap keamanan selat adalah negeri itu tengah berupaya meningkatkan peran militernya yaitu Royal Thai Navy di kawasan Asia Tenggara. Sebab selama ini, militer Thailand hanya fokus di kawasan Indo Cina dan paling jauh sibuk

<sup>178</sup> Terusan Kra sudah sejak lama diidamkan untuk menjadi semacam “terusan Suez”-nya Asia, yaitu jalan pintas alternatif yang menghubungkan langsung jalur kapal antara bagian barat dunia dengan timur. Meski ide untuk membuat terusan Kra ini masih timbul tenggelam dan menimbulkan kontroversi, karena berbagai keterbatasan baik dana maupun teknologi dan juga dampaknya pada negara pantai Selat Malaka, utamanya Singapura. (Bonnie Setiawan, *Terusan Kra: Apa Artinya bagi Kawasan Ekonomi Khusus Batam-Bintan-Karimun dan Sabang?*, Institute for Global Justice, April 2009)

bermitra dengan militer Amerika Serikat seperti dalam latihan bersama *Cobra Gold*. Selain itu keikutsertaan Thailand dalam pengamanan Selat Malaka itu dilatarbelakangi makin maraknya aksi perompakan, penyelundupan senjata dan kejahatan laut lainnya di wilayah perairan negeri Gajah Putih itu di Selat Malaka. Hal ini tentu akan banyak merugikan Thailand dalam hal keamanan wilayahnya.

Sementara Myanmar adalah sekutu terdekat China. Myanmar merupakan bagian integral dari "*string of Pearls*"-nya China, dalam rangka *counter* kontrol AS terhadap *chokepoint* Selat Malaka, hal ini disebabkan garis pantai Myanmar menyediakan akses angkatan laut yang dekat dengan Selat Malaka. Dalam beberapa tahun terakhir Beijing telah menggelontorkan miliaran dolar dalam bantuan militer ke Myanmar, termasuk pasukan tempur, serangan darat dan pesawat transportasi; tank dan pengangkut personel lapis baja, kapal angkatan laut dan rudal darat ke udara. Cina bahkan telah membangun rel kereta api di Myanmar dan membangun jalan-jalan serta memenangkan izin untuk pembangunan stasiun pasukannya di Myanmar. China, menurut sumber-sumber pertahanan India, juga telah membangun fasilitas pengintaian elektronik yang besar di Kepulauan Coco Myanmar -yang berjarak sekitar 18 km dari kepulauan Andaman dan Nikobar milik India- dan membangun basis angkatan laut untuk akses ke Samudera Hindia.<sup>179</sup>

#### 4.1.2.2. ASEAN Connectivity

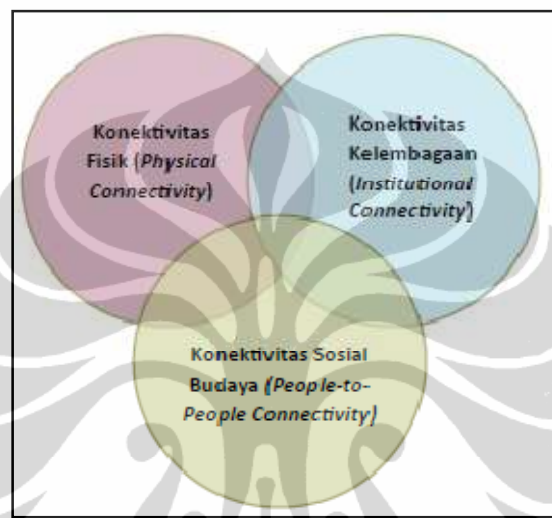
ASEAN berkomitmen untuk membangun sebuah komunitas pada tahun 2015. Untuk mewujudkan tujuan ini, maka sebuah komunitas dengan konektivitas yang memadai menjadi penting. Wilayah ASEAN yang terhubung dengan baik, baik dari jaringan transportasi maupun antar masyarakatnya, akan berkontribusi terhadap ASEAN yang lebih kompetitif dan tangguh karena akan membawa masyarakat, barang, jasa dan modal semakin mendekat secara bersamaan sesuai dengan Piagam

---

<sup>179</sup> F William Engdahl, *Chokepoint! The Geopolitical Stakes of the Saffron Revolution*, 15 October 2007

ASEAN. Ini akan memastikan perdamaian yang berkesinambungan dan kemakmuran bagi rakyatnya.

Konsep konektivitas di ASEAN mengacu pada hubungan fisik, hubungan institusional dan hubungan orang-ke-orang yang terdiri dari dukungan dasar dan sarana fasilitatif menuju pencapaian pilar-pilar ekonomi, politik-keamanan dan sosial budaya dalam mewujudkan visi Komunitas ASEAN yang terintegrasi.<sup>180</sup>



Gambar 4.3 Elemen Utama Penguatan Konektivitas ASEAN<sup>181</sup>

Elemen-elemen utama penguatan konektivitas ASEAN terdiri dari:

### 1. Konektivitas Fisik (*Physical Connectivity*)

- Transportasi
- Teknologi, Informasi dan Komunikasi (ICT)
- Energi

### 2. Konektivitas Kelembagaan (*Institutional Connectivity*)

- Fasilitasi dan liberalisasi perdagangan
- Fasilitasi dan liberalisasi perdagangan investasi dan jasa
- Kerjasama yang saling menguntungkan
- Kerjasama transportasi regional
- Prosedur lintas perbatasan
- Program pemberdayaan kapasitas

<sup>180</sup> ASEAN Sekretariat, *Master Plan On Asean Connectivity*, Jakarta, January 2011

<sup>181</sup> Sumber gambar : *Master Plan On Asean Connectivity*, Jakarta: ASEAN Sekretariat, January 2011

### 3. Konektivitas Sosial Budaya (*People-to-People Connectivity*)

- Pendidikan dan budaya
- Pariwisata



Gambar 4.4 ASEAN/Asian *Highway Network Map*<sup>182</sup>

Beberapa prioritas program ASEAN *connectivity* di kawasan strategis Indonesia yang menghubungkan kawasan ini ke negara lain adalah proyek Melaka-Pekan Baru Interconnection (IMT-GT); dan Kalimantan Barat - Sarawak Interconnection (BIMP-EAGA).<sup>183</sup> Dimana implementasi proyek-proyek ini akan memiliki dampak yang tinggi dan cepat bagi rencana ASEAN *connectivity*.

Cetak biru ASEAN *connectivity* ini sebenarnya merupakan kelanjutan dari upaya yang telah lama dilakukan yaitu pembentukan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan ASEAN, seperti Segitiga

<sup>182</sup> Sumber gambar : ASEAN Logistics Network Map Study, JETRO 2008

<sup>183</sup> ASEAN Secretariat, *Master Plan On Asean Connectivity*, Jakarta, January 2011

Pertumbuhan Indonesia-Malaysia-Thailand (IMT-GT), Singapura-Johor-Riau (Sijori atau IMS-GT) dan Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philipina (BIMP-EAGA), yang pada intinya dimaksudkan untuk meningkatkan kerjasama di bidang ekonomi dan perdagangan di antara negara yang secara geografis berdekatan.<sup>184</sup> Pusat-pusat pertumbuhan ini didesain untuk mendukung liberalisasi perdagangan di Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN (AFTA).<sup>185</sup>

ASEAN *connectivity* merupakan perwujudan dari perdagangan bebas di Asia Tenggara. Perkembangan kerjasama lintas batas ini perlu diperhatikan untuk dinilai keselarasannya dengan pemahaman geopolitik Indonesia yaitu Wawasan Nusantara, terutama komitmen kerjasama pembangunan di tingkat ASEAN dan APEC. Indonesia akan menghadapi integrasi bidang logistik ASEAN pada tahun 2013 dan integrasi pasar tunggal ASEAN tahun 2015, sedangkan dalam konteks global WTO akan menghadapi integrasi pasar bebas global tahun 2020.

Namun sangat disayangkan daya saing Indonesia masih lemah dan salah satu pendiri ASEAN ini masih menjadi objek pasar anggota ASEAN yang ekonominya lebih maju. Di mata negara lain, Indonesia mungkin punya kedaulatan politik tapi kedaulatan ekonominya tertinggal. Indonesia terkesan hanya mengikuti arus dan mengikuti maunya yang punya modal.

<sup>186</sup>

Fenomena ini perlu dikritisi lebih lanjut. Ketidakterbatasan territorial ini sudah saatnya direfleksikan secara mendalam sebab kedaulatan territorial suatu bangsa menjadi hilang. Konektivitas antar negara bukan berarti menghilangkan batas-batas territorial negara tersebut (*borderless*) sehingga menjadikan satu negara tertentu bisa menjadi objek kepentingan kelompok/ negara lain yang lebih kuat. Ini belum ditambah dengan prinsip kedaulatan yang lebih substansial, bahwa setiap bangsa adalah bebas dan merdeka menentukan nasibnya. Dan yang disebut

<sup>184</sup> Disarikan dari wawancara dengan Djumantoro Purbo, *advisor senior* Kementerian Luar Negeri RI

<sup>185</sup> Sukarna Wiranta, Perdagangan Intra Regional dalam Pusat Pertumbuhan IMT-GT

<sup>186</sup> Adriana Elisabeth, *Menuju Pembentukan Komunitas Ekonomi ASEAN: Isu-isu Strategis*, LIPI 2009

sebagai bangsa adalah seluruh lapisan masyarakat yang menjadi mayoritas, bukan segelintir penguasa dan sekaligus pengusaha.

Mengutip pemikiran Revrison Baswir, gagasan ideologi neoliberal dapat ditarik dalam satu benang merah yang berujung pada kebebasan pasar (*free trade*). Fenomena regionalisme kawasan pun tidak dapat dipisahkan dari kerangka pasar bebas, yang diusung oleh negara maju, dengan menggunakan dalil demokrasi ekonomi untuk melakukan penetrasi pasar di negara berkembang.<sup>187</sup> Semakin liberalnya perdagangan dunia akan menuntut peningkatan daya saing produk Indonesia di pasar global.

Oleh karena itu ASEAN *connectivity* harus disikapi oleh Indonesia sebagai tantangan untuk membuktikan daya saingnya, tanpa mengorbankan kepentingan nasionalnya apalagi kedaulatan ekonominya. Apalagi jika mengingat semangat pasal 33 UUD 1945, bahwa sistem ekonomi yang harus dijalankan adalah sistem ekonomi berbasis kerakyatan atau ekonomi rakyat, bukanlah ekonomi pasar.

Meskipun demikian, konsep konektivitas yang juga dimaknai sebagai keterhubungan transportasi baik darat, laut maupun udara sebenarnya tetap sangat dibutuhkan oleh Indonesia. Indonesia harus mampu mengambil keuntungan dari *trickle down effect* pertumbuhan ekonomi China yang pesat, dimana dengan konektivitas ASEAN ini efeknya menjadi bisa dirasakan Indonesia langsung, tidak hanya berhenti di Thailand ataupun Singapura.<sup>188</sup> Mengingat wilayah Indonesia yang sering disebut *nusantara* (baca: nusa antara), maka perhubungan atau konektivitas menjadi sangat vital untuk menjamin terwujudnya kesatuan wilayah dan negara. Apalagi di Asia Tenggara, Indonesia adalah negara dengan luas kawasan terbesar, penduduk terbanyak dan sumber daya alam terkaya. Hal tersebut menempatkan Indonesia sebagai kekuatan utama negara-negara di Asia Tenggara.

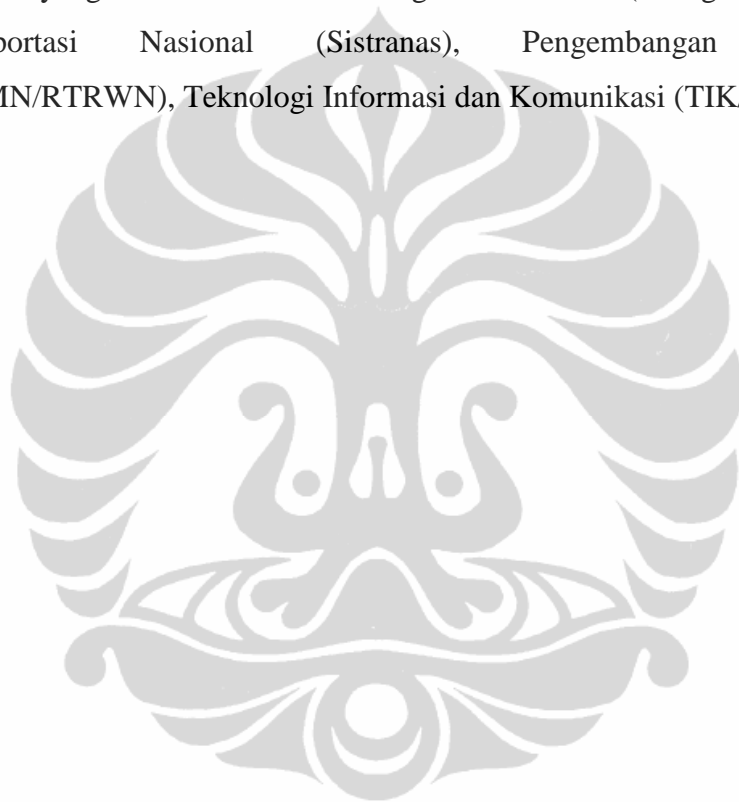
---

<sup>187</sup> Revrison Baswir, BAHAYA GLOBALISASI NEOLIBERAL, Pusat Studi Ekonomi Pancasila UGM, 2005

<sup>188</sup> Disarikan dari wawancara dengan Djumantoro Purbo, *advisor senior* Kementerian Luar Negeri RI



Namun di sisi lain dengan tantangan perdagangan bebas di ASEAN, konsep konektivitas ASEAN akan berhadapan dengan konsep Wawasan Nusantara yang dimiliki Indonesia. Untuk itu tetap diperlukan kemandirian Indonesia dalam mendesain konsep konektivitas nasionalnya yang sesuai dengan pemahaman geopolitik Indonesia. Mencermati ketertinggalan Indonesia saat ini, perkuatan konektivitas nasional seharusnya merupakan pengintegrasian dari 4 (empat) elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/RTRWN), Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).<sup>189</sup>



---

<sup>189</sup> Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, **2011-2025**

## 4.2. BANGUNAN KAPASITAS INDONESIA SAAT INI

Kapasitas atau kekuatan suatu negara tergantung dari kondisi Ketahanan Nasionalnya yang tidak bisa ditinjau dari satu aspek saja, melainkan dari multi aspek (delapan gatra). Oleh karena itu dalam hal pengelolaan aspek geostrategis Selat Malaka, negara ini perlu memiliki kemampuan mengkoordinasikan banyak aspek dengan baik, termasuk subjek instrumen pelaksanaannya dengan baik.

Sebagai pembanding, di Malaysia terdapat tujuh lembaga yang terlibat dalam melindungi perairannya, yaitu Royal Polisi Malaysia (*Marine*), Departemen Bea Cukai, Departemen Kelautan, Departemen Perikanan, Angkatan Laut Kerajaan Malaysia (RMN), Departemen Lingkungan Hidup, dan Departemen Imigrasi. Secara umum, RMN dan *Royal Malaysia Air Force* bertanggungjawab untuk melindungi ZEE Malaysia, sedangkan instansi lain bertanggungjawab untuk operasi yang berbeda dan tugas-tugas di perairan teritorial negara. Singapura hanya melibatkan 3 lembaga dalam melindungi perairannya yaitu Angkatan laut Singapura (RSN), Polisi (SPF) dan *Coast Guard* (PCG).

Bagaimana dengan Indonesia? Di Indonesia setelah gelombang SSR (*security sector reform*) terdapat 13 lembaga yang terlibat dalam keamanan maritim. Namun demikian, sampai saat ini peran masing masing ke-13 lembaga tersebut masih kurang jelas yang mengakibatkan sulitnya koordinasi antar lembaga dalam mengamankan wilayah kedaulatan perairan Indonesia, termasuk di Selat Malaka.<sup>190</sup>

Jika ditinjau dari sisi efektivitas birokrasi, meski sebenarnya Indonesia memiliki kelengkapan institusi yang berwenang dalam menangani setiap persoalan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan laut, yang terdiri dari Tentara Nasional Indonesia, khususnya TNI AL, Polisi Republik Indonesia, Badan Koordinasi Keamanan Laut, dan departemen atau lembaga yang terkait (Lihat Tabel 4.3). Namun pada prakteknya koordinasi antar institusi ini masih kurang baik sehingga tumpang tindih antar satu sama lain.<sup>191</sup> Sehingga faktor

<sup>190</sup> Connie Rahakundini Bakrie, *ibid*

<sup>191</sup> Disarikan dari wawancara dengan Djumantoro Purbo, *advisor* Kementerian Luar Negeri RI

tidak efektifnya birokrasi ini juga kian melengkapi keterbatasan *capacity building* Ketahanan Nasional Indonesia untuk mengelola banyak aspek geostrategis di Selat Malaka.

**Tabel 4.3 Institusi yang Berwenang Terhadap Persoalan Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan Laut** <sup>192</sup>

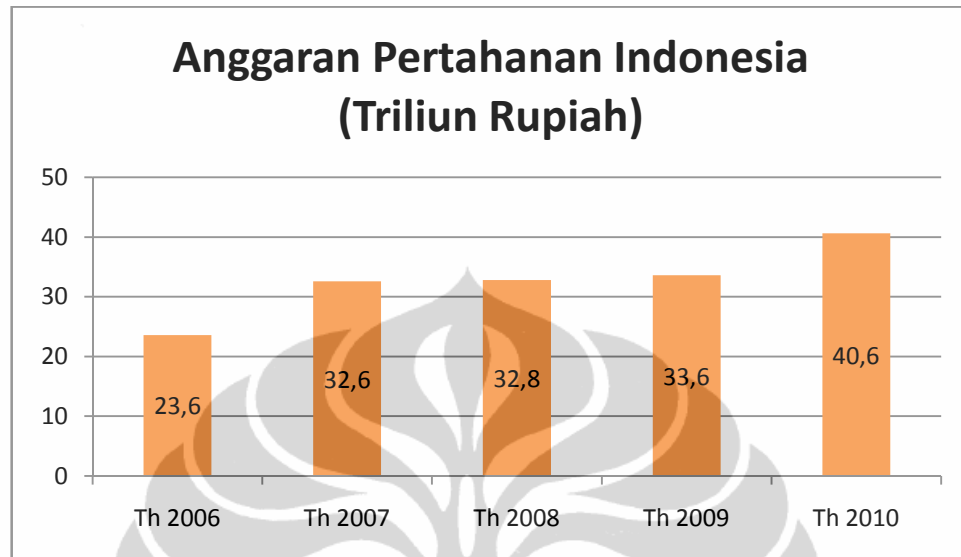
No	Lembaga/ Institusi	Fungsi
1	Tentara Nasional Indonesia (TNI), khususnya TNI AL (Angkatan Laut)	Peran TNI AL dalam hal ini terkait dengan upaya pengawasan, penegakan hukum, pemeliharaan keamanan dan ketertiban di laut, dan juga sebagai alat pertahanan negara di laut.
2	Polisi Republik Indonesia.	Peran Polri yaitu berada pada tataran pengawasan, penegakan hukum dan peraturan di laut.
3	Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla)	Bakorkamla merupakan badan yang mengoordinasikan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan kegiatan operasi keamanan laut secara terpadu.
4	Departemen/ lembaga yang terkait	Dalam hal ini departemen atau lembaga yang terkait dengan melakukan kegiatan penegakan hukum berupa pengawasan dan penegakan peraturan perundangan-undangan di laut. Departemen atau lembaga tersebut meliputi Kejaksaan, Pengadilan, Departemen Kehutanan, Departemen Kelautan dan Perikanan, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia, Departemen Perhubungan, Departemen Kesehatan, dll.

#### 4.2.1.1. Kapasitas Pertahanan dalam Menangkal Ancaman Keamanan (*Security Threat*)

Bila berbicara mengenai pertahanan negara di negeri ini, maka tentunya akan menyangkut pertahanan dari satu negara kepulauan. Sebabnya sederhana, karena negeri ini adalah negara kepulauan. Tidak sekedar satu negara kepulauan, akan tetapi negara kepulauan terbesar di muka bumi. Dengan bentuk negara kepulauan, terbesar, terletak pada posisi strategis, memiliki sumberdaya alam melimpah, serta berpenduduk lebih dari 220 juta jiwa, maka kebutuhan terhadap satu angkatan perang yang besar dan kuat tentu saja

<sup>192</sup> Sumber data : Diolah dari *Buku Putih Keamanan Laut*. 2007. Jakarta: Bakorkamla

menjadi logis. Ditambah luasnya daerah kawasan yang berbatasan dengan negara tetangga yang harus diawasi serta panjangnya garis pantai dari perbatasan negara.<sup>193</sup>



**Grafik 4.1 Anggaran Pertahanan Indonesia 2006 - 2010<sup>194</sup>**

Di tahun 1960-an Indonesia memiliki alokasi anggaran pertahanan 29% dari PDB, namun kini hanya 0,8% dari PDB, itu berarti hanya dapat memenuhi 30% keperluan pertahanan Indonesia. Saat ini idealnya anggaran pertahanan Indonesia adalah 20-23 persen dari APBN, atau sekitar 3,8 sampai 4,5 persen dari PDB. Anggaran pertahanan Indonesia saat ini terbilang sangat kecil jika dibanding dengan wilayah Indonesia yang demikian luas. Bahkan ketiga terkecil dari negara-negara ASEAN setelah Laos dan Filipina.<sup>195</sup>

<sup>193</sup> Disarikan dari wawancara dengan Djumantoro Purbo, *advisor senior* Kementerian Luar Negeri RI serta dari buku Chappy Hakim, *Pertahanan Indonesia : Angkatan Perang Negara Kepulauan*, Red & White Publishing, 2011. Halaman 123

<sup>194</sup> Sumber data : diolah dari *Military Balance 2010*

<sup>195</sup> Chappy Hakim, *ibid.* Halaman 148

**Tabel 4.4 Perbandingan Anggaran Pertahanan Negara-negara ASEAN tahun 2007<sup>196</sup>**

Negara	Jumlah Penduduk	Pendapatan Domestik Bruto (PDB)	Anggaran Pertahanan	Persentase terhadap PDB
Indonesia	231 juta	420 miliar	3,5 miliar	0,9
Malaysia	25 juta	143 miliar	3,8 miliar	2,2
Singapura	4,5 juta	132 miliar	10 miliar	7,6
Thailand	6,5 juta	207 miliar	2,1 miliar	1,01
Brunei Darussalaam	0,38 juta	6 miliar	0,35 miliar	5,8
Filipina	89,5 juta	118 miliar	0,9 miliar	0,7
Vietnam	84,5 juta	61,1 miliar	3,4 miliar	5,5
Laos	6,36 juta	2,9 miliar	0,014 miliar	0,4
Myanmar	47 juta	75 miliar	6,2 miliar	8,2
Kamboja	13,8 juta	207 miliar	2,1 miliar	1,9

Bandingkan dengan Singapura yang 7,6% dari PDB atau Brunei Darussalaam yang memiliki persentase anggaran pertahanan hampir 6 persen dari PDB-nya. Padahal kedua negara tersebut jumlah penduduk maupun luas wilayahnya tidak sebanding dengan Indonesia.

Persoalan anggaran pertahanan Indonesia yang minim telah dialami selama bertahun-tahun. Tahun 2010 saja, anggaran untuk membiayai TNI hanya Rp. 40,6 triliun dari jumlah yang diusulkan Rp 158,1 triliun. Tentu saja anggaran yang terbatas itu tidak akan cukup untuk membangun sebuah angkatan perang negara kepulauan yang memadai. Untuk anggaran TNI Angkatan Laut saja tahun 2009 sebesar Rp 4,961 Triliun, sementara tahun 2010 meningkat menjadi Rp 6,396 Triliun. Meski ada peningkatan, tapi sesungguhnya belum signifikan akan kebutuhan sebenarnya.

Dengan peralatan tempur seperti sekarang ini bisa dimengerti jika faktor “*deterrence*” tidak lagi dimiliki oleh Indonesia sebagai satu negara kepulauan

<sup>196</sup> Sumber data : Yusron Ihza, Tragedi dan Strategi Pertahanan Nasional, Mizan 2009. Halaman 147

yang besar. Hal ini dapat dilihat dari contoh kasus sepele, namun mengandung makna mendalam seperti apa yang terjadi dalam kasus Ambalat, dimana kapal perang Angkatan Laut Malaysia, KDI Renchong-38 yang terbuat dari *besi* terang-terangan menyenggol kapal perang *fiberglass* KRI Tedong Naga-819 milik Indonesia.<sup>197</sup>

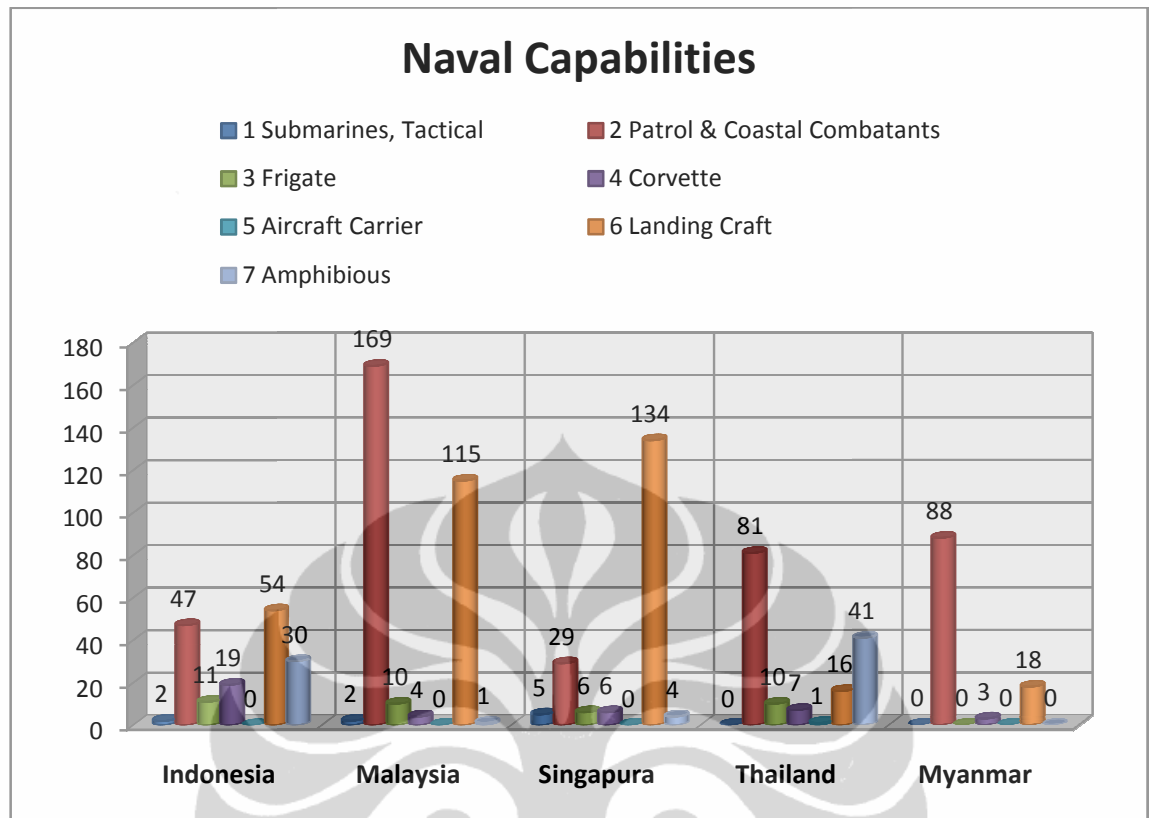
Untuk bisa lebih jelas melihat bagaimana *capacity building* atau bangunan kapasitas pertahanan Indonesia, ada baiknya jika kita juga melihat bagaimana negara-negara tetangga di sekitar perairan Selat Malaka memiliki kekuatan pertahanan laut (lihat Grafik 4.2). Bisa diukur bahwa, sebagai negara dengan luas kawasan terbesar (termasuk kawasan perairan), penduduk terbanyak dan sumber daya alam terkaya di Asia Tenggara, maka bangunan kapasitas pertahanan laut Indonesia relatif jauh tertinggal dibanding negara-negara di sekitar perairan Selat Malaka.

Padahal pertempuran di laut sifatnya ofensif dan global karena itu setiap AL berusaha melengkapi armadanya dengan kapal-kapal perang yang mampu beroperasi di lautan manapun. Kapal yang mampu beroperasi di lautan lepas (samudera) adalah kapal-kapal jenis perusak (3000 ton), penjelajah (4000 ton), kapal induk (di atas 10.000 ton). Sedangkan kapal-kapal yang berukuran di bawahnya; *fregat* (2000 ton) dan *korvet* (1000 ton) masih dikategorikan sebagai kapal patroli pantai.<sup>198</sup>

---

<sup>197</sup> Chappy Hakim, *ibid.* Halaman 175

<sup>198</sup> Wahyono S.K, *Indonesia Negara Maritim*, Teraju, 2009. Halaman 139-140

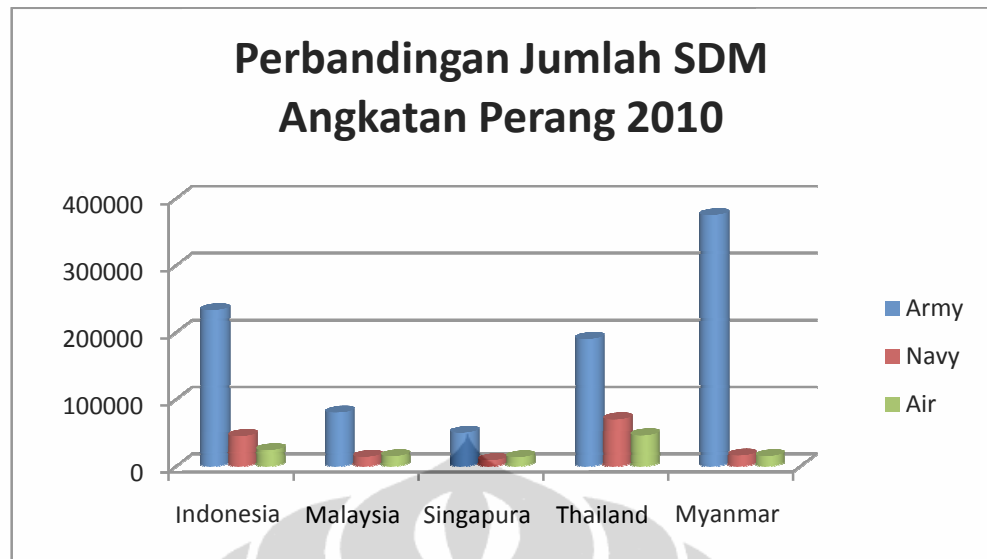


**Grafik 4.2 Perbandingan Kapabilitas Angkatan Laut Negara-negara sekitar perairan Selat Malaka<sup>199</sup>**

Angkatan Laut Indonesia setidaknya memerlukan kapal-kapal perang jenis *fregat* sebanyak 22 kapal guna mengawal 6 juta kilometer laut, 13 kapal selam untuk menjaga pintu masuk perairan Indonesia, belum lagi kapal-kapal jenis lain seperti kapal patroli, buru ranjau/ *mine sweeper*, juga berbagai jenis *landing ship deck/ landing ship tank*, dan tentu saja kapal angkut pasukan dan logistik.<sup>200</sup>

<sup>199</sup> Sumber data : diolah dari *Military Balance 2010*

<sup>200</sup> Wahyono SK, ibid halaman 141



**Grafik 4.3 Perbandingan Jumlah SDM Angkatan Perang Negara-negara sekitar perairan Selat Malaka<sup>201</sup>**

Dari grafik 4.3 di atas, bisa dilihat jumlah personel Angkatan Laut Indonesia masih berada di bawah Thailand, yang luas wilayah perairannya tidak bisa dibandingkan dengan Indonesia. Apalagi jelas bahwa satu-satunya negara pantai Selat Malaka yang berstatus negara kepulauan (*archipelagic state*) adalah Indonesia.

#### **Pertahanan di Selat Malaka**

Saat ini TNI AL memiliki kekuatan dua armada tempur yaitu armada barat dan timur dengan alutsista utama 154 KRI dan 209 KAL, 2 divisi Marinir dan sebaran pangkalan yang merata.

Pemerintah Indonesia, sebagai salah satu pemilik selat, menugaskan TNI AL dengan membentuk Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal) yang bertanggungjawab terhadap keamanan selat Malaka di 4 (empat) Propinsi yang berbatasan langsung dengan selat tersebut.

Hal ini sesuai dengan UU tentang Pertahanan RI No.3 Tahun 2001 (Lembaran Negara RI Tahun 2001 No.78, TLNRI 3851) dan UU RI, Tahun 2002 Pasal 3 ayat 2 tentang Pertahanan Negara yaitu bahwa “Pertahanan

<sup>201</sup> Sumber data : diolah dari *Military Balance 2010*



negara disusun dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan”.

**Tabel 4.5 Upaya TNI AL terhadap Pengamanan Selat Malaka**<sup>202</sup>

No	Upaya	Keterangan
1	Upaya Preventif	Upaya ini diarahkan untuk mencegah niat pihak-pihak tertentu melakukan aksi pelanggaran hukum di laut dengan menghadirkan unsur-unsur patroli laut dan udara di daerah-daerah rawan selektif, jalur strategis, alur laut kepulauan Indonesia (ALKI)
2	Upaya Represif	Upaya ini dilaksanakan dengan menindak tegas pihak-pihak tertentu yang terbukti melakukan pelanggaran di laut sesuai peraturan perundangan yang berlaku. Hal ini dilaksanakan secara cepat dan konsisten dengan penerapan sanksi yang seimbang demi memperoleh efek penjeratan

Dasar filosofi dan yuridis inilah yang seharusnya menjadi titik awal pemikiran untuk selanjutnya diterjemahkan ke bidang teknis kemiliteran secara konsisten, sistematis dan terukur, sehingga diperoleh bentuk strategi dasar guna mempertahankan suatu ruang wilayah. Strategi dasar tersebut harus mampu memberikan gambaran riil bentuk “arsitektur makro” strategi pertahanan yang dimaksud di atas peta, sehingga benar-benar dapat diaplikasikan utamanya bila berorientasi pada masa perang. Di samping itu, diharapkan otoritas pilar politik dan ekonomi negara serta komponen bangsa lainnya dapat memiliki pemahaman tentang bagaimana pertahanan ruang laut Indonesia diselenggarakan.

**Tabel 4.6 Pengamanan Selat Malaka oleh Indonesia**<sup>203</sup>

No.	Jenis Operasi	Pelaksana	Periode Pelaksanaan
1	Operasi MSSP (Malacca Straits Sea Patrol)	TNI AL, TLDM dan RSN	Sepanjang Tahun
2	Operasi Keamanan Laut	TNI AL bekerjasama dengan Bakorkamla	Sepanjang Tahun
3	Operasi secara berkala	TNI AL	Sepanjang Tahun

<sup>202</sup> Sumber data : Diolah dari Staf Umum Operasi Mabes TNI AL. Jakarta

<sup>203</sup> Sumber data : Diolah dari Staf Umum Operasi Mabes TNI AL. Jakarta

	(Operasi Siaga Purla)		
4	Operasi Trisila	TNI AL	90 Hari/Periode (1x per tahun)
5	Operasi Satgas Mupe	Marinir TNI AL	Sepanjang Tahun
6	Operasi Satgasla Koopslihkam	TNI AL	180 Hari/Periode (2x per tahun)
7	Operasi Preventif (Binpotmar, Bintermatla, Operasi Bakti Parsial, Intelijen Maritim, dan Pengembangan Pola Deteksi Dini Unsur Udara)	TNI AL	Sepanjang Tahun
8	Gelar Pangkalan TNI AL (Lanal)	TNI AL	Sepanjang Tahun
9	Gelar Pangkalan Udara TNI AL (Lanudal)	TNI AL	Sepanjang Tahun
10	Gelar Satuan Operasi TNI AL	TNI AL	Sepanjang Tahun

Pertahanan Laut Selat Malaka berada di bawah **Komando Armada RI Kawasan Barat** atau disingkat **Koarmabar** adalah salah satu Komando Utama TNI Angkatan Laut. Pangkalan utama di Tanjung Pinang dan Belawan, pangkalan pendukung Dumai, Batam, Natuna, Lhok Seumawe, Sabang, Padang, Mempawah. Jumlah KRI berkisar 80-85 KRI dari berbagai jenis (Fregat, Korvet, KCR, LPD, LST). Wilayah pengawasan Armada barat adalah Selat Malaka, Selat Singapura, Laut Natuna, Selat Karimata dan Pantai Barat Sumatera diperkuat dengan 3 Brigade Marinir.<sup>204</sup> Karena berada di 4 (empat) wilayah propinsi yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka, maka lebih spesifik ada dua Lantamal (Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut) yang menangani keamanan Selat Malaka, yaitu :

1. Pangkalan Utama I (Lantamal I) di Medan, Sumatera Utara. Lantamal ini rencananya akan dipindahkan ke Lhokseumawe, Nanggroe Aceh Darussalam. Lantamal ini membawahi:
  1. Empat Pangkalan Angkatan Laut, meliputi Sabang, Sibolga, Teluk Bayur, dan Dumai.

<sup>204</sup> [http://analisisalutsista.blogspot.com/2011\\_01\\_18\\_archive.html](http://analisisalutsista.blogspot.com/2011_01_18_archive.html)

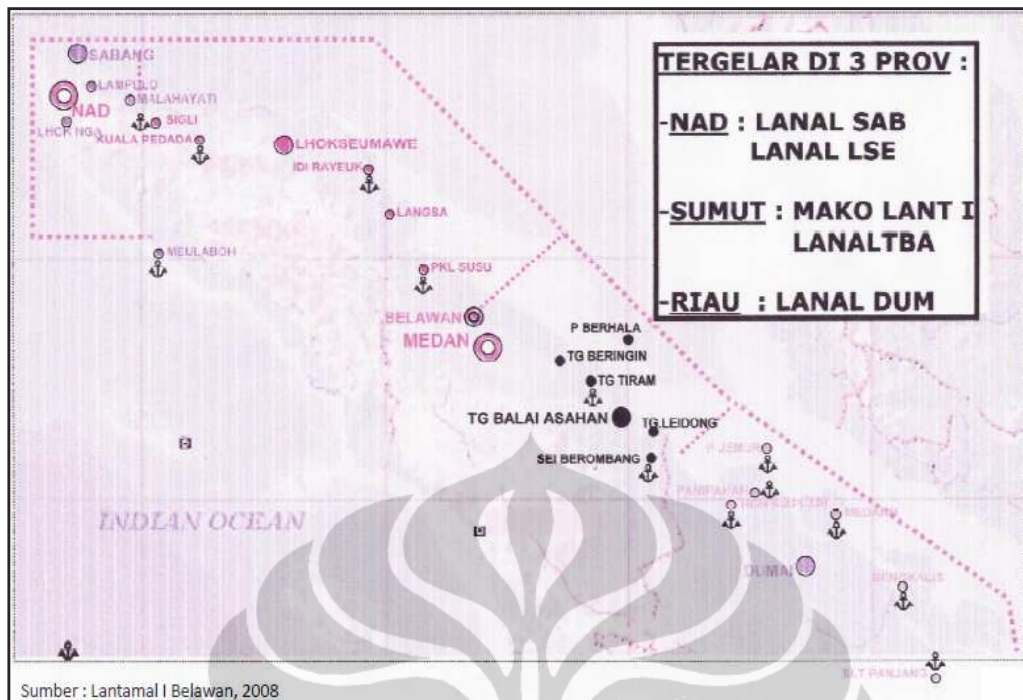
2. Satu Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) Sabang, dan
  3. Dua fasilitas pemeliharaan dan perbaikan (Fasharkan) di Sabang dan Belawan.
2. Pangkalan Utama IV (Lantamal IV) di Tanjung Pinang membawahi :
1. Enam Pangkalan Angkatan Laut, yaitu Batam, Pontianak, Tarempa, Ranai, Tanjung Balai Karimun, dan Dabo Singkep.
  2. Satu fasilitas pemeliharaan dan perbaikan (Fasharkan) di Mentigi yang punya kemampuan membuat kapal patroli (KAL) 12, 28, dan 35 meter.
  3. Dua Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) berada di Matak, Kepulauan Natuna, dan di Tanjung Pinang/Kijang.

• **Lantamal I Belawan**<sup>205</sup>

Lantamal I Belawan, adalah bagian dari Gugus Armada laut kawasan Barat Indonesia (Gus Armabar) berkedudukan di Medan, bertugas melaksanakan dukungan logistik dan administrasi unsur operasional TNI-AL, melaksanakan pembinaan potensi nasional kekuatan maritim dan pembinaan territorial matra laut, melaksanakan pembinaan operasional keamanan laut terbatas, serta melaksanakan kegiatan SAR (Search And Rescue).

---

<sup>205</sup> Diolah dari *Tim Puslitbang Strahan Balitbang Dephan*, STT No. 2289 Volume 12 Nomor 23 T.A. 2009



**Gambar 4.5 Wilayah Kerja Lantamal I Belawan**

Wilayah kerja Lantamal I meliputi propinsi NAD (Lanal Sabang dan Lanal Lhok Seumawe), Propinsi Sumatera Utara (Markas Komando di Belawan dan Lanal Tanjung Balai asahan), serta Propinsi Riau (Lanal Dumai).

Kemampuan Lantamal I Belawan, terdiri dari kemampuan operasional Komando Armada Barat (Koarmabar), meliputi operasi sepanjang tahun, operasi terpilih Guskamlabar/Gugus Keamanan Laut kawasan Barat seperti Operasi Hiu-Macan, Patkor Indonesia-Singapura, Indonesia-Malaysia, Patkor operasi tindak maritim Malindo, dan operasi terpilih lainnya dilakukan oleh Guspurlabar (Gugus Tempur Laut kawasan Barat) meliputi, operasi siaga tempur laut barat, operasi Malaysia-Singapura-Indonesia, serta Patkor Indonesia-India. Kemampuan lainnya adalah dalam bidang penggalangan potensi maritim di wilayah Lantamal I Belawan guna mendukung kepentingan pertahanan negara apabila diperlukan meliputi, menginventarisir kemampuan nelayan dan pelaut sebagai nahkoda dan ABK, kapal-kapal laut sebagai pendukung, masyarakat pesisir sebagai sumber informasi, pantai-pantai laut sebagai tumpuan pendaratan darurat.

Kondisi sarana dan prasarana Lantamal I meliputi kondisi Pangkalan, yang memiliki pelabuhan untuk melakukan latihan dalam skala besar dan mampu disandari oleh kapal laut dalam jumlah besar serta memiliki sarana dan prasarana pendukung yang memadai untuk mendukung tugas operasional Lantamal I. Kondisi materiil di Lantamal I untuk KRI rata-rata adalah Baik, untuk KAL rata-rata adalah Rusak Ringan, sedangkan Patkamla  $\pm$  60% Rusak Ringan sisanya  $\pm$  40% Rusak Berat, untuk Lanal Sabang kondisi materiil yang dimiliki untuk KAL dalam keadaan Baik, namun untuk Patkamla dalam keadaan Rusak Ringan dan Rusak Berat, untuk Lanal Lhokseumawe memiliki 6 buah Patkamla dalam keadaan rata-rata baik, untuk Lanal Dumai kondisi KAL rata-rata Baik sedangkan kondisi Patkamla 15% Baik, 70% Rusak Ringan, sisanya 15% Rusak Berat, untuk Lanal Tanjung Balai Asahan yang memiliki 14 buah Patkamla dengan kondisi 50% Baik dan 50% Rusak Ringan.

Sistem keamanan wilayah laut yang dimiliki oleh Lantamal I, adalah *Integrated Maritime Surveillance System* (IMSS) yang memiliki kemampuan untuk menerima dan memproses informasi "Surveillance" atas kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia khususnya Selat Malaka. IMSS ini adalah integrasi dari *Trident System* (Techno Science, USA), sistem RFD/SIPPO yang dikembangkan oleh Diskomlekal dan sistem informasi lingkungan operasi (Silingops) yang dikembangkan Disinfoalhtal dan ITS Surabaya.

Permasalahan yang dihadapi oleh Lantamal I antara lain, Perompakan dan pembajakan oleh kelompok bersenjata terhadap nelayan, Pencemaran di laut oleh pihak tertentu dengan membuang limbah di laut, Penyelundupan barang-barang kebutuhan masyarakat dan tenaga kerja illegal, serta Illegal fishing oleh kapal asing yang menimbulkan keresahan masyarakat nelayan tradisional, masalah yang kunjung belum tuntas adalah Batas wilayah di Selat Malaka yang masih tumpang tindih sehingga dapat menjadi potensi konflik.

Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut (Lantamal) yang bertanggungjawab terhadap keamanan selat Malaka, menyiagakan personel pengamanannya

yang diambil dari prajurit TNI-AL (Perwira, Bintara dan Tamtama) di wilayah Lantamal I Belawan sejumlah 1.571 orang. Dengan jumlah personel tersebut, TNI-AL menyadari tidak mungkin dapat mewujudkan kehadiran di laut (*naval presence*) secara memadai.

Dari personil organik dan non organik tersebut dikaitkan dengan luas wilayah (tiga Propinsi yaitu Propinsi Nangru Aceh Darussalam, Propinsi Sumatera Utara dan Propinsi Riau) diharapkan adanya peningkatan kualitas sumber daya manusia, begitu juga penduduk di wilayah perbatasan laut dapat ditingkatkan melalui pelayanan pendidikan/pelatihan dan kesehatan, serta peningkatan kesejahteraan keluarga yang dapat mengubah pandangan masyarakat lokal yang selama ini memanfaatkan pelayanan kesehatan dan pendidikan di negara tetangga yaitu Malaysia atau Singapura, karena lebih murah, jarak jangkauan lebih dekat, lebih lengkap, prosedur lebih mudah dengan pelayanan yang lebih profesional.

- **Lantamal IV Tanjung Pinang**<sup>206</sup>

Mako Lantamal IV berkedudukan di Tanjung Pinang dengan wilayah kerja yang meliputi, Propinsi Kepulauan Riau (Lanal Ranai, Lanal Tarempa, Lanal Batam, Lanal Tanjung Balai Karimun dan Lanal Dabo Singkep), serta Propinsi Kalimantan Barat (Lanal Pontianak). Maka yang akan menjadi fokus disini adalah Lanal yang berada di propinsi Kepulauan Riau, karena berbatasan langsung dengan Selat Malaka.

---

<sup>206</sup> Diolah dari *Tim Puslitbang Strahan Balitbang Dephan*, STT No. 2289 Volume 12 Nomor 23 T.A. 2009



**Gambar 4.6 Peta Tanjung Pinang**

Kemampuan Lantamal IV Tanjung Pinang meliputi kemampuan operasional yang terdiri dari kegiatan operasi Koarmabar dengan kegiatan operasi sepanjang tahun, yaitu operasi keamanan laut di perairan yurisdiksi nasional oleh Guspurlabar dan Guskamlabar serta operasi Kamla terbatas yang dilaksanakan di wilayah kerja Lantamal IV, operasi terpilih, yang dilakukan oleh Guskamlabar meliputi, Patkor Indosin, Patkor Malindo, Patkor Optima Malindo, serta operasi lainnya yang digelar Guspurlabar meliputi, operasi Trisila, dan operasi MSSP, operasi Prioritas, yaitu operasi pengamanan ALKI I, dan operasi Satgasmar Pulau terluar. Kemampuan penggalangan potensi maritim oleh Lantamal IV Tanjung Pinang juga dilakukan di wilayahnya guna mendukung kepentingan pertahanan negara apabila diperlukan.

Kondisi sarana dan prasarana, pelabuhan dan pembangunan sarana dan prasarana lantamal IV kurang memadai dibandingkan dengan luasnya wilayah kerja dan pemberian dukungan terhadap unsur-unsur yang beroperasi di wilayah kerja Lantamal IV. Luas wilayah laut Lantamal IV adalah 241.215,30 km persegi, memiliki Fasilitas sandar berupa 8 dermaga.

Sedangkan materiil yang dimiliki Lantamal IV Tanjung Pinang terdiri dari 3 KRI, 4 Kal, dan 49 Patkamla.

Sistem Pengaman yang dimiliki oleh Lantamal IV, adalah IMSS yang ditempatkan di Tanjung Balai Karimun, memiliki kemampuan untuk menerima dan memproses informasi "Surveillance" atas kapal-kapal yang beroperasi di perairan Indonesia terutama yang berada di dalam wilayah kerja Lantamal IV.

Permasalahan yang dihadapi oleh Lantamal IV antara lain, Perompakan dan pembajakan oleh kelompok bersenjata terhadap kapal-kapal tunda dan kapal tanker, Pencemaran di laut oleh pihak tertentu dengan membuang limbah di laut, Penyelundupan barang-barang kebutuhan masyarakat dan tenaga kerja illegal, Illegal fishing oleh kapal asing (Thailand, Vietnam, dan Malaysia) yang merugikan negara dan meresahkan masyarakat nelayan serta belum tuntasnya batas wilayah dengan negara Malaysia dan Singapura.

#### **4.2.2. Kapasitas Menjaga Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan (*Navigational Safety and Environment*)**

Indonesia terdiri dari 17.508 pulau besar dan kecil yang memiliki panjang garis pantai 43.624 mil laut dengan panjang alur pelayaran 2.634 mil laut serta luas seluruh perairan Indonesia 207.087 Km<sup>2</sup>. Kondisi geografis Indonesia yang berada pada posisi silang dunia memerlukan perhatian khusus untuk menunjang kegiatan pelayaran Internasional dan Nasional.

Transportasi laut mempunyai peranan sangat penting pada perekonomian Indonesia. Pada tahun 2005 lebih dari 98,5 % volume kegiatan ekspor-impor dengan transaksi senilai US \$ 136,9 miliar diangkut dengan menggunakan transportasi laut. Potensi pasar yang begitu besar bagi armada pelayaran nasional di angkutan ekspor-impor, belum sepenuhnya dimanfaatkan oleh armada pelayaran nasional. Untuk mengantisipasi hal tersebut, selama kurun 2004-2009, pemerintah telah menerbitkan Inpres No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional dan Peraturan Presiden No. 44 tahun 2005 tentang pengesahan konvensi internasional tentang Piutang Maritime dan Mortgage (*Mortgage Law and*



*Maritime Liens* 1993) serta UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang beserta peraturan pemerintah sebagai turunannya yang harus dituntaskan pada tahun 2009.<sup>207</sup>

Pada tahun 2009 telah dilaksanakan pembangunan fasilitas sistem telekomunikasi pelayaran di wilayah Selat Malaka (SLOC) dan Selat Sunda (ALKI-1) dan Selat Lombok (ALKI-2) berupa :

- a. Persiapan *Indonesia Ship Reporting System* (INDOSREP) di Selat Sunda dan Selat Lombok,
- b. Pembangunan *Vessel Traffic Services* (VTS) di wilayah Selat Malaka,

Dengan perkembangan era globalisasi semakin menuntut kewajiban untuk melaksanakan ketiga kegiatan dimaksud secara optimal sesuai dengan KM.No.41 tahun 1997 tentang Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Namun seperti yang terlihat dari tabel 4.7 di bawah, realisasi program pembangunan transportasi laut masih belum menunjukkan perkembangan yang menggembirakan.

Padahal sarana bantu navigasi dalam dunia pelayaran merupakan sarana yang penting untuk menjaga keselamatan berlayar bagi kapal-kapal dan sudah diatur dalam ketentuan internasional tentang persyaratan **Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)**, termasuk pula yang berkaitan dengan karakteristik irama suaranya. Selain itu ada **Naval VTS (Vessel Traffic Service)**.

---

<sup>207</sup> Ir. Dail Umamil A, M.Eng. *Profil Transportasi Laut*, Subdit Transportasi Laut, 2011

**Tabel 4.7 Realisasi Program Pembangunan Transportasi Laut 2005-2009<sup>208</sup>**

NO	KEGIATAN	SATUAN	Th. 2005		Th. 2006		Th. 2007		Th. 2008		Th. 2009	
			Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Perkiraan
<b>ANGKUTAN LAUT</b>												
1	Kapal Penumpang	Unit	6	-	6	-	8	-	2	1	2	2
2	Pembangunan kapal perintis	Unit	2	2	4	4	3	1	2	5	2	2
<b>PELABUHAN</b>												
1	Pembangunan	Meter	-	1.983	-	1.833	-	1.550	-	3.291	-	3.620
	- Dermaga	Meter						3.595		5.165		
	- Lap. Penumpukan	Meter						800		1.000		
	- Gudang	Meter										
2	Kantor UPT Adpel/Kanpel	Lokasi	-	41	-	60	-	111	-	162	-	-
<b>KESELAMATAN PELAYARAN</b>												
1	Pembangunan	Unit	17	-	17	1	18	2	18	1	18	5
	- Menara Suar	Unit										
	- Rambu Suar	Unit	61	15	64	4	45	17	51	32	55	31
	- Pelampung Suar	Unit	37	-	33	15	-	9	-	143	-	10
2	Peningkatan Fungsional	Alat Paket	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-
3	Menara Suar	Unit	17	-	17	1	18	2	18	1	18	1
4	Rambu Suar	Unit	61	15	64	4	45	17	51	32	55	31
5	Pelampung Suar	Unit	37	-	33	15	-	9	133	143	-	10
6	Pembebasan Lahan Telkom Pelayaran	Paket	3	-	2	-	-	4	-	13	-	6
7	Bangunan Gedung Telkom Pelayaran	Paket	16	-	15	-	-	5	-	7	-	2
8	Perangkat Radio	Unit	70	-	67	50	80	19	67	-	-	-
9	Ship Reporting System	Unit	7	-	3	-	3	-	3	-	-	18
10	Vessel Traffic Service	Paket	2	2	-	-	-	-	-	1	-	1
11	Maritime Telecommunication System	Unit	6	1	6	-	6	-	9	1	6	1
12	Power Plant	Unit	23	42	17	-	4	10	-	40	-	-
13	AC Split 2 PK	Unit	72	-	64	-	40	-	100	-	85	-
14	Gedung Kantor Pangkalan Kenavigasian	M2	2.700	600	1.550	-	1000	540	1200	-	1600	-

Tabrakan kapal, lalu lintas kapal yang makin meningkat di rute-rute berlayar yang padat membenarkan betapa pentingnya tindakan-tindakan untuk memperbaiki struktur aliran lalu lintas dengan lebih baik dan memonitor bagian-bagian yang kritikal. Untuk ini telah diciptakan konsep

<sup>208</sup> Bab II Evaluasi Pencapaian Target Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2005-2009, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014, Kementerian Perhubungan RI, 2010

baru untuk pengawalan pelayaran kapal/ militer AL yang disebut dengan **Naval VTS** (*Vessel Traffic Service*) atau peningkatan keamanan armada niaga.<sup>209</sup>

Konsep Naval VTS ini memiliki tujuan utama sebagai berikut<sup>210</sup>:

- 1) Mengurangi resiko intimidasi/ meminimalkan suatu serangan terhadap kapal-kapal niaga
- 2) Meminimalkan resiko *cascading effects* dalam lalu lintas kapal-kapal sebagai akibat serangan/ intimidasi
- 3) Mengoptimalkan kelancaran lintasan kapal-kapal niaga
- 4) Perpindahan kapal-kapal niaga dicegah konflik dengan bantuan operasi-operasi militer
- 5) Keamanan kapal-kapal diperbaiki yang terkait dengan resiko umum yang terkandung di dalam lalu lintas di tempat yang ramai.

Demi perbaikan keselamatan navigasi Selat Malaka, pada tahun 1981 telah diberlakukan suatu pengaturan pemisahan lalulintas dan pada tahun 1998 ditentukan “wajib lapor” (STRAITREP). Sementara itu TTEG (*Tripartite Technical Experts Group*) ialah kerjasama yang melibatkan Indonesia, Malaysia dan Singapura untuk meningkatkan keselamatan navigasi (*safety navigation*) di Selat Malaka. TTEG sudah eksis sejak 30 tahun lebih, efektif dan expedient untuk mengimplementasikan inisiatif untuk menjaga selat Malaka tetap *safe and open* untuk perdagangan maritim.

211

<sup>209</sup> LTZ. Dr. Ir. F.J Sluiman dan KLTZ. P.H de Koning, *Militaire Scheepvaart Begeleiding*, di Militaire Spectator Jaorang 179 Nummer 1-2010, (Diterjemahkan oleh Purbo S. Suwondo, Dosen KSKN S2 UI)

<sup>210</sup> LTZ. Dr. Ir. F.J Sluiman dan KLTZ. P.H de Koning, *ibid*

<sup>211</sup> Lee Seng Kong, *Enhancing Navigational Safety in the Malacca and Singapore Strait*, di dalam buku *Malacca Strait on Global Spot*, KAHMI 2005.

Tabel 4.8 Kecukupan Fasilitas Kenavigasian Indonesia <sup>212</sup>

No	Fasilitas Kenavigasian	Keterangan	Tingkat Kecukupan
1	<b>Sarana Bantu Navigasi Pelayaran</b>	jumlah Sarana Bantu Navigasi Pelayaran yang dioperasikan saat ini sebanyak 1972 milik DJPL dan 836 non DJPL (pihak swasta) untuk penandaan bangunan bangunan khusus. Lambatnya pertumbuhan pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran disebabkan oleh terbatasnya anggaran yang tersedia. Untuk tahun 2001 anggaran dana DIK untuk Operasional 24 Distrik Navigasi dan BTKP sebesar Rp.65.208.697.000,- (yang merupakan 59,71 % dari kebutuhan sebesar Rp.109.209.834.000)	Belum Cukup (angka belum terdefinisi)
2	<b>Kapal Negara Kenavigasian</b>	Kondisi Kapal Negara Kenavigasian umumnya sudah berusia tua dengan kondisi teknis rata rata dibawah 65 %, sehingga kemampuan pelaksanaan tugas Kenavigasian masih dibawah target yang diinginkan. Untuk kelancaran pelaksanaan tugas dan fungsi dari Direktorat Kenavigasian Kapal Negara yang ada diberdayakan seoptimalnya mungkin.	58,14 %
3	<b>Fasilitas Pangkalan Kenavigasian</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gedung kantor Kenavigasian 25 unit</li> <li>• Gedung bengkel 24 unit</li> <li>• Dermaga 15 unit</li> <li>• Gudang 18 unit</li> <li>• Taman Pelampung 10 unit</li> <li>• Galangan 6 unit</li> </ul>	47,70 %
4	<b>Sarana Telekomunikasi Pelayaran</b>	Adapun sistem Telekomunikasi Pelayaran Ditjen Hubla dibagi 2 (dua) sub sistem yaitu : 1. Dinas Bergerak Pelayaran ( <i>Maritime Mobile Service</i> ) 2. Dinas tetap ( <i>Fixed Service</i> )	Belum terdefinisi
5	<b>Sarana Prasarana Kenavigasian</b>	Direktorat Kenavigasian membawahi : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 24 Distrik / Sub Distrik Navigasi</li> </ul>	Belum terdefinisi

<sup>212</sup> Sumber data : Manajemen Sarana & Prasarana Kenavigasian, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan,  
<http://www.indomarinav.com/masnav/info.html>

		dan	
		• 1 Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran.	

### Fasilitas Navigasi di Selat Malaka

Gambaran perangkat navigasi yang dipasang di Selat Malaka akan diurai melalui dua elemen penting berikut yaitu Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dan *Vessel Traffic Service* (VTS).

#### • Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

Totalnya ada sejumlah 49 buah SBNP milik Indonesia yang dipasang di perairan Selat Malaka sepanjang 650 NM (Nautical Miles), memanjang dari Laut Andaman hingga Selat Singapura. Untuk menyediakan bantuan bagi keselamatan navigasi. SBNP milik Indonesia ini dioperasikan dan dipelihara oleh 4(empat) Distrik Navigasi yaitu (dari utara ke selatan) :<sup>213</sup>

- i. Distrik Navigasi Sabang
- ii. Distrik Navigasi Belawan
- iii. Distrik Navigasi Dumai
- iv. Distrik Navigasi Tanjung Pinang

Berdasarkan pengecekan terakhir bulan Juli 2010, kondisi reliabilitas terkini unit SBNP dari masing-masing distrik navigasi adalah :<sup>214</sup>

- i. Reliabilitas 9 unit SBNP di Distrik Navigasi Sabang adalah 77,78%
- ii. Reliabilitas 9 unit SBNP di Distrik Navigasi Belawan adalah 66.67%
- iii. Reliabilitas 9 unit SBNP di Distrik Navigasi Dumai adalah 100%
- iv. Reliabilitas 9 unit SBNP di Distrik Navigasi Tg. Pinang adalah 100 %

Reliabilitas SBNP di Distrik Navigasi Sabang dan Belawan menurun karena hilangnya beberapa unit SBNP yang hancur akibat insiden Tsunami 2004.

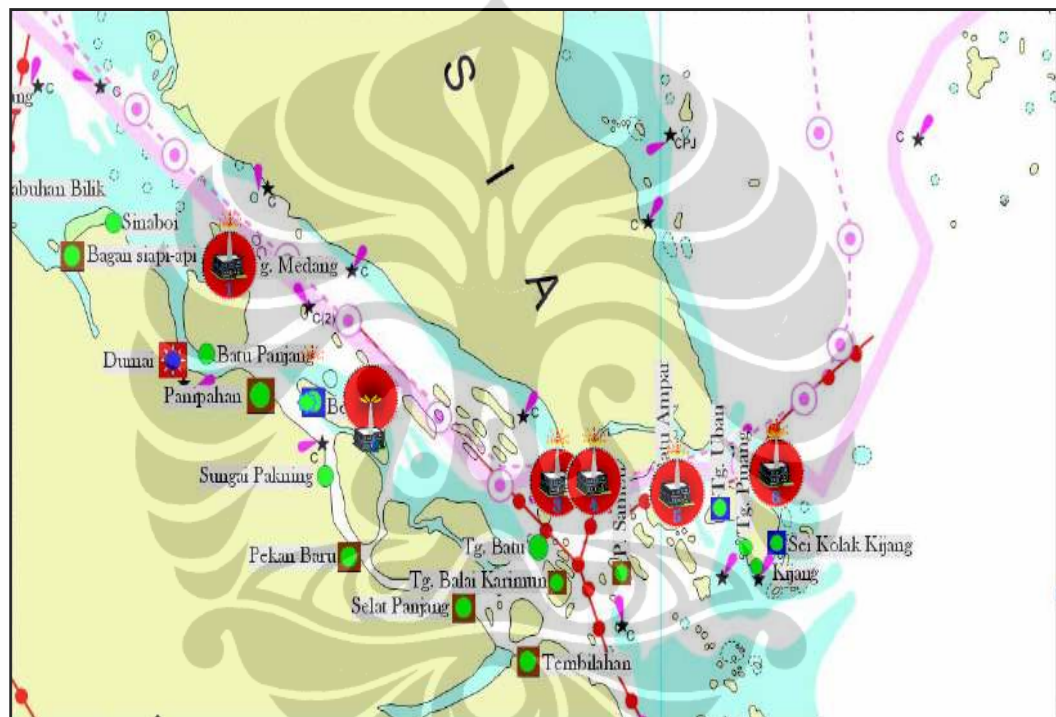
<sup>213</sup> TTEG 35 ANNEX D, *Status Report On Aids To Navigation By Indonesia*, The 3rd CO-OPERATION FORUM TTEG, Dirjen Perhubungan Laut Yogyakarta, 6-7 October 2010

<sup>214</sup> TTEG 35 ANNEX D, *ibid*

- **Vessel Traffic Service (VTS)**

Dalam pertemuan TTEG terakhir di Yogyakarta, bulan Oktober 2010 lalu, Indonesia menyampaikan progress pembangunan VTS-nya di Selat Malaka. Dengan rancangan sebagai berikut <sup>215</sup> :

- VTS Centre : Batam
- VTS Sub-centre : Dumai
- Sensor Sites : (1) Batam, (2) P. Iyu Kecil, (3) P. Takong Kecil, (4) Tg. Berakit, (5) Tg. Parit, (6) Tg. Medang



Gambar 4.7 Vessel Traffic Service (VTS) di Bagian Selatan Selat Malaka<sup>216</sup>

Adapun perkembangan implementasinya dibagi menjadi dua fase, yaitu :

A. Fase I (2009 – 2011) target selesai : Februari 2011, terdiri dari site-site berikut:

1. VTS Center Batam
2. VTS Sensor Station P. Iyu Kecil
3. VTS Sensor Station P. Takong Kecil
4. VTS Sensor Station Tg. Berakit

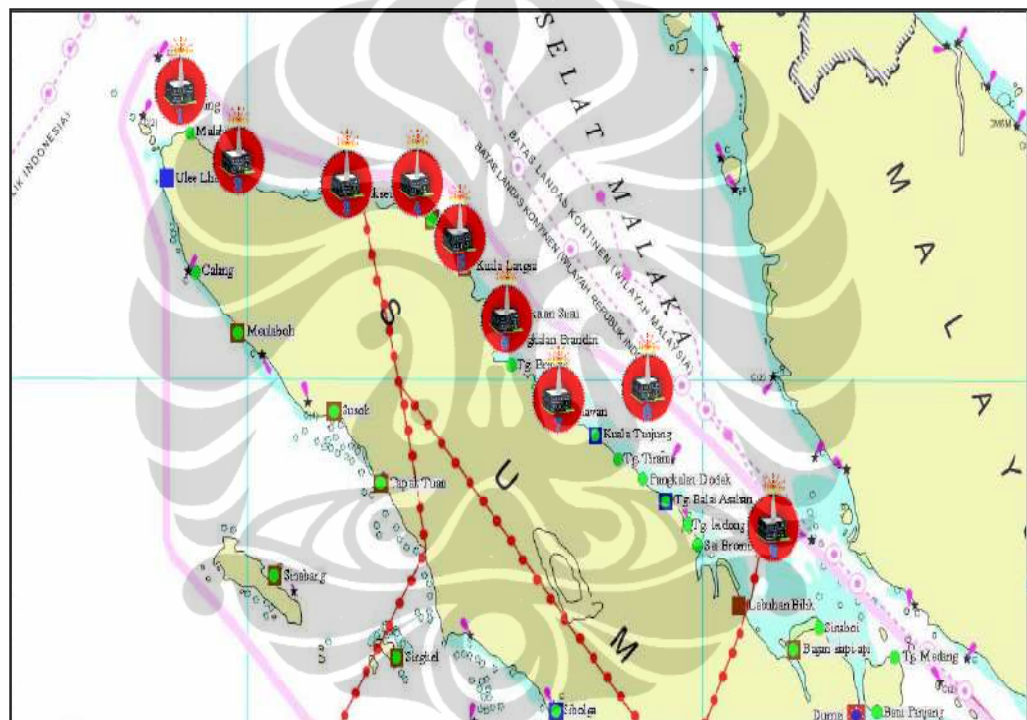
<sup>215</sup> CF 3/Annex 17, The 3rd CO-OPERATION FORUM TTEG, Dirjen Perhubungan Laut Yogyakarta, 6-7 October 2010

<sup>216</sup> CF 3/Annex 17, The 3rd CO-OPERATION FORUM TTEG, Yogyakarta, 6-7 October 2010

B. Fase II (2011 – 2012), target selesai : Awal 2012, terdiri dari site-site berikut:

1. VTS Sub Center Dumai
2. VTS Sensor Station Tg. Parit
3. VTS Sensor Station Tg. Medang

Sementara itu pemasangan VTS untuk wilayah bagian utara Selat Malaka masih dalam perencanaan pembangunan. Belum direalisasikan. Dengan Lokasi : 1. Le Muelu 2. Sigli 3. Lhoukseumawe 4. Tg. Jambuaye 5. Tg. Peureulak 6. Tg. Tamiang 7. Tg. Nipahlarangan 8. P. Berhala 9. P. Jemur



Gambar 4.8 Rancangan *Vessel Traffic Service* (VTS) bagian Utara Selat Malaka<sup>217</sup>

Dengan kondisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar, idealnya Sarana Bantu Navigasi terpasang di seluruh wilayah strategis, dari barat hingga Timur, termasuk pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) beserta cabang-cabangnya di perairan Indonesia. ALKI yang jalurnya mirip jalan tol, suatu jalur tetap untuk kapal-kapal asing yang melewati perairan Indonesia (terus menerus tanpa berhenti) termasuk kapal-kapal perang. ALKI ditetapkan melalui PP No. 37 dengan konsepnya sudah disampaikan

<sup>217</sup> CF 3/Annex 17, *ibid*

melalui pertemuan IMO pada tanggal 18 Mei 1998. Jalur ALKI keberadaannya dilindungi oleh United Nation Convention of the Law On the Sea (UNCLOS).

Seperti diketahui, aspek keselamatan dalam dunia pelayaran masih belum memadai, terlihat dari masih banyaknya jumlah kecelakaan di laut yang sebagian besar diakibatkan karena diabaikannya faktor keselamatan. *Zero Tolerance for Safety* belum benar-benar dilaksanakan. Data menunjukkan sampai Juli 2007 saja terjadi 99 kali kecelakaan dengan korban jiwa dan hilang sebanyak 129 orang. Dari hal diatas, perlu dilakukan peningkatan fasilitas keselamatan, diantaranya Sarana Bantu Navigasi. Disamping itu perlu dibenahi pula sarana transportasi aut seperti kapal-kapal navigasi dan kapal-kapal patroli agar penyelenggaraan transportasi laut berjalan dengan tingkat keselamatan dan keamanan yang bsesuai dengan standar keselamatan pelayaran internasional.

Yang kerap dihadapi dalam sarana bantu navigasi dan juga sarana telekomunikasi pelayaran adalah pemeliharaan yang berujung pada pembiayaannya. SBNP dibiayai oleh Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), sedangkan pembiayaan SROP dibiayai proyek APBN. Besaran/tarif PNBP dan tata cara pemungutannya berdasarkan pada Keputusan Menteri Keuangan.

Namun yang menjadi permasalahan adalah dana PNBP yang seharusnya dipergunakan untuk pemeliharaan banyak dipergunakan untuk hal-hal yang non navigasi. Selain itu, sarana bantu navigasi pelayaran yang terdiri dari menara suar (*light house*), rambu suar (*light beacon*), dan pelampung suar (*light buoy*) sering menjadi sasaran kasus tabrak lari, pencurian accu, solar dengan cara dirusak yang akibatnya banyak alat yang tidak berfungsi / padam. Jelas, masyarakat belum paham benar tentang pentingnya keberadaan sarana ini. Pengawasan untuk SBNP dan SROP juga kurang karena keterbatasan sarana dan prasarana, termasuk kurangnya SDM, baik secara kualitas maupun kuantitas.

Pembenahan Sarana Bantu Navigasi, beserta aspek-aspek yang menyertainya akhirnya menjadi keniscayaan mutlak. Pastikan bahwa



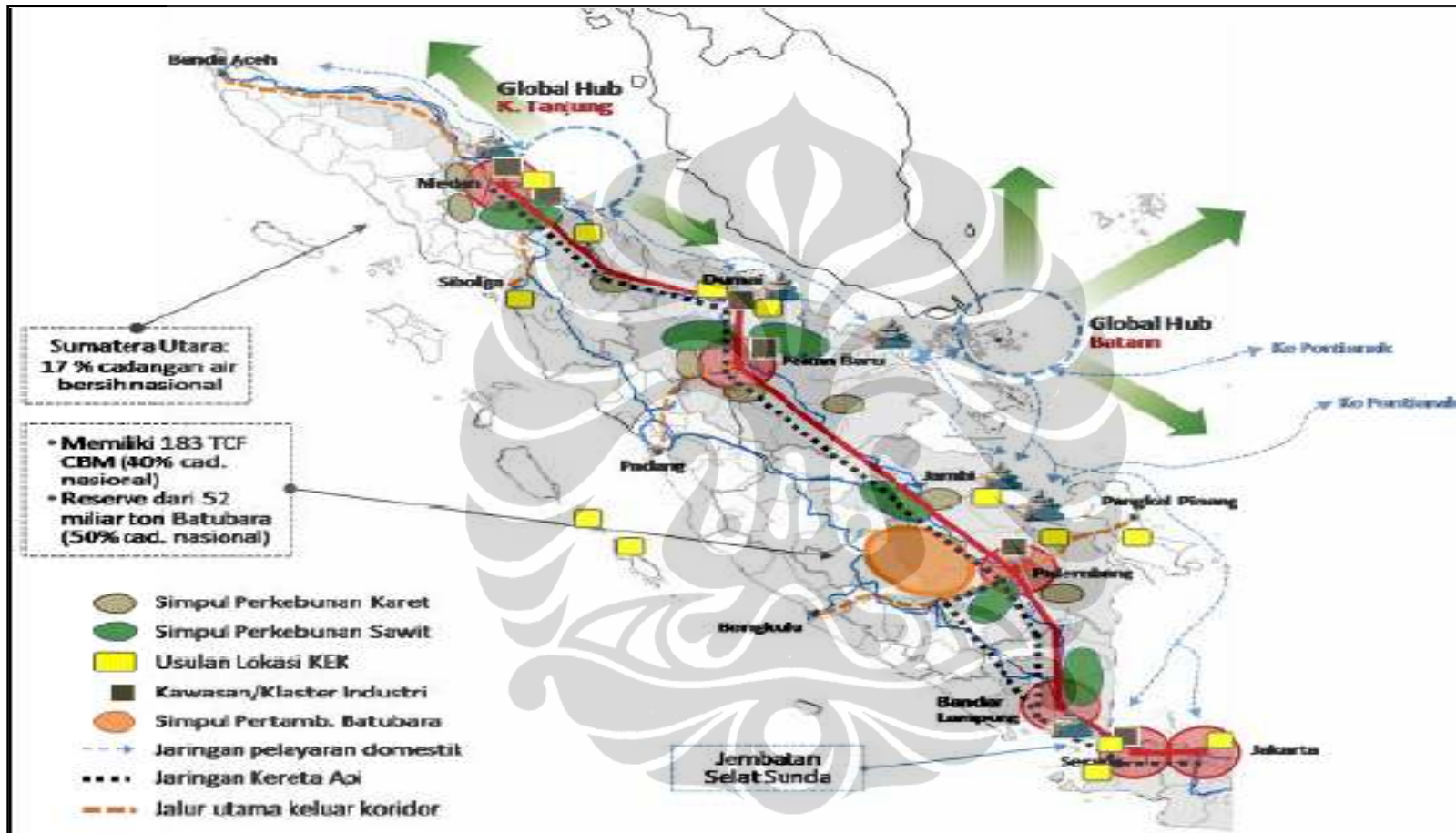
anggaran untuk biaya pemeliharannya dilakukan terus menerus, dan tidak dipergunakan untuk keperluan lain. Sarana dan prasarana navigasi adalah termasuk sebagai aset negara, karena itu tugas pengawasan, pengecekan dan penjagaannya harus dilakukan oleh armada patroli yang handal dengan SDM yang memadai dan berkualitas. Keterlibatan masyarakat dapat ditingkatkan dengan lebih banyak sosialisasi sehingga masyarakat paham benar kebunaan sarana bantu navigasi ini.

Jika keberadaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran beserta Sarana Telekomunikasi Pelayaran diabaikan dan tidak terpelihara dengan baik, dapat dipastikan, yang akan terjadi perairan Indonesia akan termasuk sebagai black area, musibah pelayaran/kecelakaan kapal dilaut tidak dapat dicegah. Kapal-kapal asingpun enggan berlayar di perairan Indonesia.

#### **4.2.3. Kapasitas Infrastruktur Perdagangan di Selat Malaka**

Kapasitas infrastruktur perdagangan Indonesia di Selat Malaka dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu infrastruktur lunak (*soft infrastructure*) berupa kebijakan atau peraturan perundangan dan infrastruktur fisik (*hard infrastructure*) berupa fasilitas logistik perdagangan maritim, khususnya disini adalah pembangunan pelabuhan.

Pembangunan koridor ekonomi Indonesia adalah bagian dari upaya peningkatan kapasitas infrastruktur perdagangan, dimana fokusnya adalah pengembangan kegiatan ekonomi utama di pusat-pusat pertumbuhan ekonomi disertai penguatan konektivitas antar pusat-pusat ekonomi dan lokasi kegiatan ekonomi utama serta fasilitas pendukungnya.



Gambar 4.9 Peta Rancangan Infrastruktur Koridor Ekonomi Sumatera<sup>218</sup>

<sup>218</sup> Sumber Gambar : Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011-2025

### 1) Infrastruktur Lunak

Kapasitas infrastruktur lunak dalam sub bab ini akan dibatasi pembahasannya pada aspek kebijakan pengembangan kawasan-kawasan ekonomi khusus di sekitar pesisir Selat Malaka, tepatnya pantai Timur Sumatera. Mengingat kawasan-kawasan di pantai Timur Selat Malaka telah banyak ditetapkan sebagai KSN (Kawasan Strategis Nasional).<sup>219</sup>

Bersandar pada pasal 31 Undang-Undang Penanaman Modal (UUPM) No. 25 tahun 2007, pada tahun 2009, pemerintah Indonesia telah mengesahkan Undang-Undang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) merupakan imbas dari fenomena global yang sulit kita hindari, karena KEK merupakan perkembangan mutakhir dari berbagai bentuk kebijakan ekonomi sebelumnya.

Salah satu bentuk kebijakan ekonomi yang pernah dikembangkan pemerintahan sebelumnya adalah Pembentukan Kawasan Ekonomi Terpadu (KAPET) di Indonesia, yang merupakan salah satu bentuk baru kerjasama Internasional dalam bidang perdagangan sebagai konsekwensi masuknya Indonesia menjadi anggota berbagai organisasi perjanjian perdagangan Internasional baik GATT/WTO, APEC, AFTA maupun IMT-GT.<sup>220</sup>

Menariknya pada salah satu pasal UU KEK, yaitu Pasal 4 ayat (b) UU no. 39 tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) disebutkan bahwa wilayah KEK : “ *terletak pada posisi yang dekat dengan jalur perdagangan internasional atau dekat dengan jalur pelayaran internasional di Indonesia atau terletak pada wilayah potensi sumber daya unggulan*”

Berdasarkan pasal 4 UU KEK inilah kemudian banyak dibincangkan kawasan – kawasan strategik di pantai Timur Sumatera di pesisir Selat Malaka, di antaranya seperti Sabang, Dumai, dan Batam-Bintan-Karimun (BBK). Pengambilan keputusan pemerintah dalam menetapkan suatu wilayah sebagai KEK didasari kepada keunggulan yang dimiliki oleh kawasan tersebut yang umumnya memiliki :

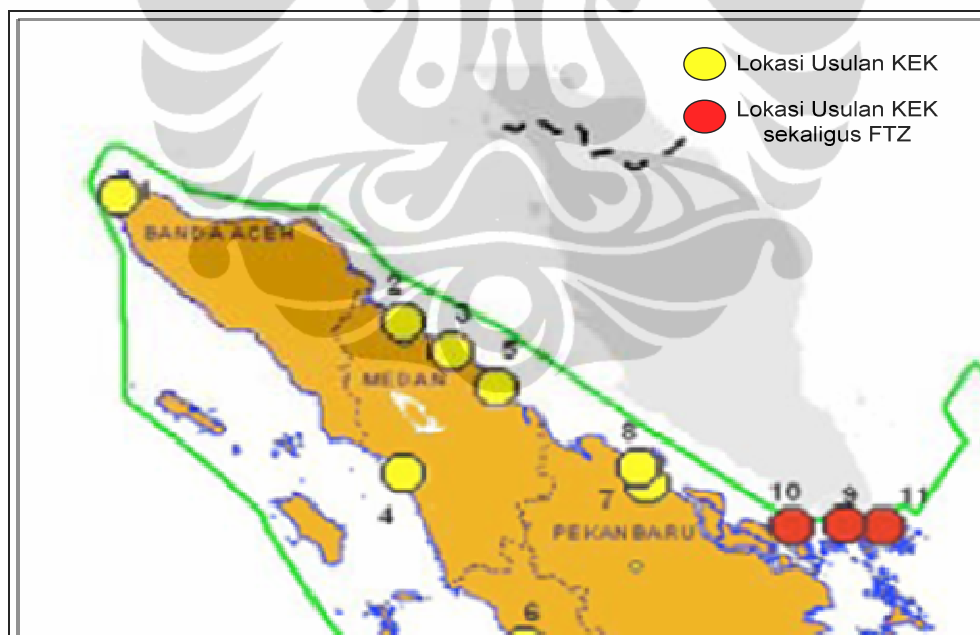
<sup>219</sup> Lihat lampiran X PENETAPAN KAWASAN STRATEGIS NASIONAL, dalam Peraturan Pemerintah no 26 tahun 2008.

<sup>220</sup> Hasim Purba, KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK) FENOMENA GLOBAL: Suatu Kajian Aspek Hukum, Dosen Fakultas Hukum USU, Jurnal Equality, Vol. 11 No. 2 Agustus 2006

1. **Keunggulan Geografis**, letak suatu kawasan yang sangat dekat dengan jalur perdagangan dunia, perbatasan dan atau jalur pelayaran internasional dengan beragam kekhususannya.
2. **Sumber Daya Alam**, sumber alam tertentu merupakan daya tarik tersendiri dalam penetapan suatu wilayah menjadi KEK.

Gambar 4.10 berikut ini menunjukkan bahwa ada 9 (sembilan) lokasi usulan KEK dari 4 (empat) propinsi yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka. Dari 9 (sembilan) lokasi tersebut, 3(tiga) sudah merupakan kawasan FTZ (*free trade zone*). Bila diperinci lebih lanjut (sesuai kode peta) :

- Propinsi Nangroe Aceh Darussalam : (1) Pesisir Kota Banda Aceh;
- Propinsi Sumatra Utara : (2) Medan-Deli Serdang, (3) Kawasan Industri Kuala Tanjung, (5) Kawasan Asahan-Tanjung Balai;
- Propinsi Riau : (7) Kawasan Dumai, (8) Kawasan Wisata Pantai Rupat;
- Propinsi Kepulauan Riau : (9) FTZ Batam, (10) FTZ Karimun, (11) FTZ Bintan.



Gambar 4.10 Peta Lokasi Usulan KEK di pesisir Selat Malaka <sup>221</sup>

<sup>221</sup> Sumber gambar : Rekapitulasi Data Usulan KEK – Juli 2009 Kementerian Koordinator Perekonomian RI – disampaikan dalam bentuk Presentasi Dr. Suprayoga Hadi, BAPPENAS 13 Desember 2010

Dalam kasus usulan pembangunan KEK Dumai, kawasan itu dikhawatirkan justru menjadi jalan lapang bagi investasi asing untuk mengeruk sumber daya alam Indonesia. Dumai adalah satu kota di wilayah Propinsi Riau, dan tidak berada di jalur perdagangan internasional, kendati demikian Dumai mempunyai sumber daya unggulan: Minyak. Cadangan minyak bumi yang berada di lahan konsesi PT. Caltex Pasific Indonesia (CPI) saja diperkirakan masih tersisa sekitar 28 miliar barrel. Sejak beroperasi di Riau tahun 1952 hingga kini, CPI baru memproduksi 10 miliar *barrel*.<sup>222</sup>

Dalam kasus Batam-Bintan-Karimun, modal asing demikian deras masuk contohnya *Batamindo Industrial Park* (BIP) dan *Bintan Industrial Estate* (BIE) merupakan dua kawasan yang dibangun oleh *Salim Group* bekerja sama dengan *Singapore Technologies Industries* (sekarang *Semb Corp Industries*)—anak perusahaan investasi pemerintah *Singapura Temasek Holdings*—dan *Jurong Town Corporation* (JTC)—sebuah perusahaan pembangunan infrastruktur industri terkemuka Singapura. Namun demikian meskipun investasi swasta (asing dan domestik) menunjukkan *trend* kenaikan, justru malah rendah dalam penyerapan tenaga kerja. Tahun 1998 total investasi swasta mencapai US\$ 5,166 juta, naik menjadi US\$ 5,351 juta tahun 1999, dan pada tahun 2000 meningkat menjadi US\$ 6,113 juta, namun *trend* kenaikan tersebut tidak diikuti kemampuan dalam menyerap tenaga kerja. Pada tahun 1998 penerimaan angkatan kerja mencapai 53,02 persen, kemudian turun menjadi 41,76 persen tahun 1999, dan kembali turun menjadi 34,01 persen pada tahun 2000. Batam pada akhirnya hanya menjadi tempat yang empuk bagi penghisapan surplus ekonomi oleh pihak asing. Industri yang berkembang adalah industri-industri yang bersifat *footlose* sehingga rendah dalam penggunaan bahan mentah dan faktor produksi dalam negeri secara masif, dan mengakibatkan keperluan utang yang besar karena selisih di antara impor dengan ekspor menjadi besar.<sup>223</sup>

Disamping Batam, praktek Kawasan Ekonomi Khusus juga terjadi di Sabang, Aceh. Dalam perkembangan selanjutnya, pada tahun 1998 Kota Sabang dan Kecamatan Pulo Aceh dijadikan sebagai Kawasan Pengembangan Ekonomi

<sup>222</sup> <http://www.riau.go.id/index.php?module=articles&func=display&ptid=1&aid=789>

<sup>223</sup> Edy Burmansyah, *10 Dampak Negatif Kawasan Ekonomi Khusus, Global Justice Update* tahun ke-7/ Maret 2009

Terpadu (KAPET) dengan Keppes No. 171 tanggal 28 September 1998. Selanjutnya pada tahun 2000 di era Presiden KH. Abdurrahman Wahid, Pemerintah menerbitkan Peraturan Pemerintah pengganti Undang-Undang No. 2 tahun 2000 tanggal 1 September 2000 selanjutnya disahkan menjadi Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Sabang. Tapi dalam perkembangannya kinerja Sabang tidak seperti yang diharapkan., ini karena pemerintah kurang serius menggarap Sabang. Padahal secara geo-ekonomi dan geo-politik, letak Sabang jauh lebih strategis dibandingkan Batam, Bintan dan Karimun. Jika Sabang dikembangkan dengan serius oleh pemerintah, tidak menutup kemungkinan Sabang dapat memotong jalur perdagangan Selat Malaka. Di samping itu jika kelak pembangunan jalur Terusan Kra-Mengkong yang berada di wilayah Thailand dan Vietnam yang bertujuan memotong jalur perdagangan selat Malaka selesai, maka Indonesia dapat mengantisipasinya melalui pengembangan pelabuhan bebas Sabang.

Ditinjau dari segi kedaulatan hukum dan kedaulatan ekonomi Indonesia, mengingat prinsip Wawasan Nusantara bahwa kepulauan Nusantara adalah satu kesatuan kedaulatan ekonomi, maka kebijakan Kawasan Ekonomi Khusus ini bisa dipandang sebagai sebuah ancaman. Apalagi kondisi perekonomian Indonesia yang berada pada posisi lemah, maka bisa dipastikan Indonesia memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap kehadiran investor-investor asing tersebut. Posisi lemah Indonesia paling tidak dalam 3 (tiga) hal; pertama, lemah dalam bidang permodalan (*capital*); kedua, lemah dalam bidang *management*, dan ketiga, lemah dalam penguasaan *science* dan IPTEK menjadikan Indonesia lebih rentan menjadi objek kepentingan negara lain. Dengan adanya proses perkembangan yang timpang (*unequal development*) tersebut jelas akan memuluskan misi utama kapitalisme dengan berbungkus baju KEK yaitu: *pertama* berupaya menguasai bahan mentah melalui eksploitasi besar-besaran terhadap sumber daya alam; *kedua*, berusaha memperoleh tenaga kerja/buruh yang murah di negara *dependence*; *ketiga*, berusaha menguasai pasar/market dengan jalan monopoli baik.<sup>224</sup>

---

<sup>224</sup> Hasim Purba, *ibid*

Undang-undang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) merupakan kebijakan reaktif dari pemerintah terhadap fenomena global perdagangan bebas. Logika yang sering dibangun adalah karena dalam program KEK ini terdapat dua pihak yang sebenarnya saling membutuhkan. Negara-negara maju sangat berkepentingan untuk mengembangkan jangkauan kegiatan perekonomiannya baik yang dilakukan secara *Government to Government (G to G)* maupun yang dilakukan oleh perusahaan Transnasional sebagai investor; sementara dipihak negara-negara berkembang atau negara-negara terbelakang pada umumnya membutuhkan dukungan investasi asing dalam mengolah sumber daya alam yang ada dinegerinya guna mengembangkan perekonomian negara yang bersangkutan.<sup>225</sup>

Akan tetapi dalam pelaksanaannya hubungan kerjasama penanaman investasi asing mengalami ketimpangan dalam pembagian keuntungan, di mana porsi keuntungan biasanya jauh lebih besar bagi negara investor, sehingga negara penerima investasi hanya memperoleh bagian yang sangat minimum; hal ini juga dikhawatirkan dalam praktek KEK yang akan dilaksanakan. Oleh karena itu pemerintah Indonesia harus mampu memperjuangkan posisi tawar kita, sehingga dalam pelaksanaan KEK, Indonesia juga memperoleh manfaat keuntungan yang signifikan dan proporsional, di samping itu Indonesia juga harus terhindar dari sapi perahan negara maju/investor asing dalam program KEK tersebut.<sup>226</sup>

## 2) Infrastruktur Fisik

Mengingat 90% perdagangan dunia melalui laut, maka pembahasan mengenai infrastruktur fisik akan dibatasi pada aspek pembangunan logistik perdagangan berupa pengembangan pelabuhan di sekitar wilayah Selat Malaka atau pantai Timur Sumatera bagian Utara.

Sektor perdagangan, baik internasional maupun domestik sangat tergantung pada kinerja logistik. Logistik perdagangan yang baik merupakan prasyarat yang sangat penting bagi suatu negara agar memiliki daya saing yang

---

<sup>225</sup> Hasim Purba, *ibid*

<sup>226</sup> Hasim Purba, *ibid*

kuat di pasar internasional dan agar pasokan barang dalam pasar domestik dapat terjaga dengan baik.

Sebagai ilustrasi tentang pentingnya peningkatan kinerja logistik nasional adalah kasus banyaknya buah –buah impor yang masuk ke pasar Indonesia. Hal ini disebabkan karena selain biaya produksi di negara asal jauh lebih efisien, ditambah lagi dengan adanya kemudahan dan kemurahan dalam mengirim hasil pertanian tersebut ke luar negeri. Biaya untuk mengirimkan kontainer berisi jeruk dari Shanghai, China ke Jakarta adalah kurang lebih sekitar USD 400 sedangkan untuk mengirimkan kontainer yang sama dari Pontianak ke Jakarta adalah sebesar USD 800.

Oleh karena itu pembenahan sektor logistik merupakan hal penting yang menjadi prioritas pemerintah untuk memperlancar arus barang dan jasa. Penelitian Bank Dunia tentang *Logistic Performance Index (LPI)* menunjukkan bahwa Indonesia berada pada urutan 75 dari 155 negara yang disurvei. Diantara negara ASEAN, Malaysia menduduki peringkat paling tinggi yaitu urutan 29. Disusul oleh Thailand di peringkat 35 dan Philipina pada peringkat 44.

*Logistic Performance Index* mengukur berbagai aspek yang mencerminkan tingkat efisiensi logistik di suatu negara. Terdapat enam dimensi yang mengukur kinerja logistik yang dimaksud dalam LPI yaitu : efisiensi proses “*clearance*”; kualitas infrastruktur dan transportasi perdagangan; kemudahan memperoleh harga pengiriman yang kompetitif, termasuk kemudahan dalam menyusun jadwal pelayaran; kompetensi logistik dan kualitas jasa logistik, dan dimensi terakhir dari pengukuran LPI ini adalah ketepatan waktu.

### **STS Transfer di Karimun<sup>227</sup>**

Kombinasi dari kepadatan lalu-lintas, jenis dan ukuran kapal serta lebar dan dalamnya perairan menjadikan Selat Malaka sebagai selat dengan tingkat kesulitan navigasinya cukup tinggi. Oleh karena itu sejak belasan tahun yang lalu timbul praktek yang dilakukan oleh kapal-kapal tanker raksasa (*VLCC = Very Large Crude Carrier, ULCC = Ultra Large Crude Carrier*) yang bermuatan

---

<sup>227</sup> Alioth WB, *Pembangunan Maritim di Kabupaten Karimun, Provinsi Kepulauan Riau*, Jurnal CSICI volume VI no.34 2010



penuh dari Timur Tengah menuju Asia sebelum melewati choke-point no.6 (lihat gambar 1.5, halaman 16) memindahkan muatannya ke kapal-kapal tanker yang lebih kecil di lokasi-lokasi tertentu, dimana untuk selanjutnya kapal-kapal yang lebih kecil tersebut akan relatif lebih aman saat melampaui choke-point no.6 tersebut.<sup>228</sup>

Biasanya pemindahan muatan dari kapal ke kapal tersebut dilakukan di area labuh jangkar pelabuhan Tanjung Pelepas (Malaysia), atau di area pelabuhan Tanjung Balai Karimun (Indonesia). Operasi alih muat tersebut dikenal di dunia pelayaran sebagai *STS Transfer (ship to ship, transfer)*, yang harus mengikuti sejumlah prosedur internasional yang cukup ketat sehubungan dengan keselamatan dan lingkungan hidup.<sup>229</sup>

Lokasi berlabuh jangkar di pelabuhan Tanjung Balai Karimun yang digunakan untuk kegiatan alih muat dari kapal ke kapal dikenal di dunia pelayaran sebagai *Karimun Ship-to-Ship Transfer Area*. Area ini resmi ditetapkan sebagai daerah labuh, pada bulan April 1997 oleh Dirjen Perhubungan Laut dengan keputusan nomor AL. 59/1/2-97. Lokasi Karimun STS Transfer ini sangat strategis bagi kegiatan alih muat kapal karena berbagai hal berikut :<sup>230</sup>

- Terlindung dari cuaca
- Dekat dengan alur pelayaran ke arah Timur sehingga deviasi pelayaran tidak banyak
- Berada di pertengahan jalur minyak Arab – Asia (Korsel, Taiwan, China dan Jepang)
- Dekat pusat-pusat perbankan, perdagangan dan logistik (Singapura)

Namun demikian, meski sudah belasan tahun beroperasi masih ada catatan-catatan penting dari lokasi STS transfer yang dimiliki Indonesia ini, yaitu :

231

<sup>228</sup> R. Tumbelaka, *Mengantisipasi kemungkinan Terorisme Maritim sebaga Kuda Troya Intervensi Asing di Selat Malaka*, Jurnal Intelijen CSICI no. 36, 2011

<sup>229</sup> R. Tumelaka, *Ibid*

<sup>230</sup> Alioth WB, *Pembangunan Maritim di Kabupaten Karimun, Provinsi Kepulauan Riau*, Jurnal CSICI volume VI no.34 2010

<sup>231</sup> Alioth WB, *ibid*

1. Lalu lintas barang dan manusia dari Karimun STS area ke Singapura, ataupun sebaliknya masih harus ditertibkan dan lebih diawasi, terutama kompleksitas yang kian tinggi akibat mulai diterapkannya FTZ (*free trade zone*).
2. ISPS Code sebagai suatu patokan kerangka kerja bagi tindakan-tindakan yang diperlukan untuk meningkatkan keamanan kapal dan pelabuhan belum dijalankan sepenuhnya.
3. Belum ada penegakan aturan dalam bentuk penetapan SOP, maupun *contingency plan* atau *emergency plan* dalam menghadapi berbagai macam bahaya seperti pencemaran lingkungan, kebakaran, kecelakaan kapal, serangan perompak, dan lain sebagainya.
4. Perlunya upaya meningkatkan pendekatan keamanan terpadu bukan saja dalam kerangka kerja ISPS Code, dengan melibatkan berbagai institusi keamanan dan institusi pemerintah lainnya seperti TNI AL, POL AIRUD, Bea Cukai, Imigrasi dan sebagainya.
5. Belum terpenuhinya kriteria ideal *Safe to Safe Berth* yaitu pelabuhan aman bagi kapal. Ada dua hal penting yang harus dimiliki pelabuhan yakni *Port Infrastructure* semisal rambu navigasi, alur pelabuhan aman, dermaga dan fasilitasnya; kedua adalah *Port Management* yakni peraturan-peraturan, prosedur pelayanan, prosedur darurat sebagai bagian dari manajemen yang baik. Keadaan di Karimun serba minim, sehingga menguntungkan pihak-pihak kontraktor asing yang berbasis di Singapura untuk mendominasi seluruh jasa logistik di wilayah laut Indonesia.

### **Kondisi Pelabuhan Indonesia**

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, sistem pengangkutan laut yang efisien dan terkelola dengan baik merupakan faktor yang sangat penting dalam persaingan ekonomi serta integritas nasional. Indonesia memerlukan sektor pelabuhan yang berkembang dengan baik dan dikelola secara efisien. Daya saing produsen baik dalam pasar nasional maupun internasional, efisiensi distribusi

internal dan, yang lebih umum, kepaduan dan integritas ekonomi nasional sangat dipengaruhi oleh kinerja sektor pelabuhan.<sup>232</sup>

Meskipun pelabuhan nyata-nyata memiliki peran yang sangat penting bagi perekonomian nasional, Indonesia tidak memiliki sistem pelabuhan dengan kinerja yang baik menurut sudut pandang para penggunanya. Terminal pelabuhan utama Indonesia, *The Jakarta International Container Terminal (JICT)*, telah diketahui sebagai salah satu terminal utama yang paling tidak efisien di Asia Tenggara, dalam hal produktivitas dan biaya unit (Ray 2003). Namun demikian, JICT masih merupakan salah satu pelabuhan Indonesia yang berkinerja baik.

Indikator kinerja untuk semua pelabuhan komersial utama di Indonesia menunjukkan keseluruhan sistem pelabuhan sangat tidak efisien dan sangat memerlukan peningkatan mutu. Data mengenai tingkat okupansi tambatan kapal, rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (*turn-around*) dan waktu kerja sebagai persentase waktu *turn-around* berada di bawah standar internasional dan mengindikasikan bahwa kapal-kapal terlalu banyak menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau untuk mengantri di luar pelabuhan.

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia saat ini diatur berdasarkan UU Pelayaran tahun 1992 dan peraturan-peraturan pendukung lainnya. Rezim pengaturan yang baru, di bawah payung UU Pelayaran tahun 2008, tidak akan dilaksanakan sepenuhnya hingga tahun 2011. Sistem pelabuhan Indonesia disusun menjadi sebuah sistem hierarkis yang terdiri atas sekitar 1700 pelabuhan. Terdapat 111 pelabuhan, termasuk 25 pelabuhan 'strategis' utama, yang dianggap sebagai pelabuhan komersial dan dikelola oleh empat BUMN, Perum Pelabuhan Indonesia I, II, III and IV dengan cakupan geografis sebagaimana diuraikan dalam tabel 4.9 di bawah ini. Selain itu, terdapat juga 614 pelabuhan diantaranya berupa Unit Pelaksana Teknis (UPT) atau pelabuhan non-komersial yang cenderung tidak menguntungkan dan hanya sedikit bernilai strategis.

---

<sup>232</sup> Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008, USAID AGUSTUS 2008

**Tabel 4.9 Perum Pelabuhan Indonesia: Cakupan Geografis<sup>233</sup>**

PERUM PELABUHAN	CAKUPAN (PROVINSI)	PELABUHAN-PELABUHAN YANG DIATUR
Pelindo I	Aceh, Sumatera Utara, Riau, Kepulauan Riau	Belawan, Pekanbaru, Dumai, Tanjung Pinang, Lhokseumawe
Pelindo II	Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Jakarta	Tanjung Priok, Panjang, Palembang, Teluk Bayur, Pontianak, Cirebon, Jambi, Bengkulu, Banten, Sunda Kelapa, Pangkal Balam, Tanjung Pandan
Pelindo III	Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur	Tanjung Perak, Tanjung Emas, Banjarmasin, Benoa, Tenau/Kupang
Pelindo IV	Sulawesi (S,SE,Tengah dan Utara), Maluku, Irian Jaya	Makassar, Balikpapan, Samarinda, Bitung, Ambon, Sorong, Biak, Jayapura

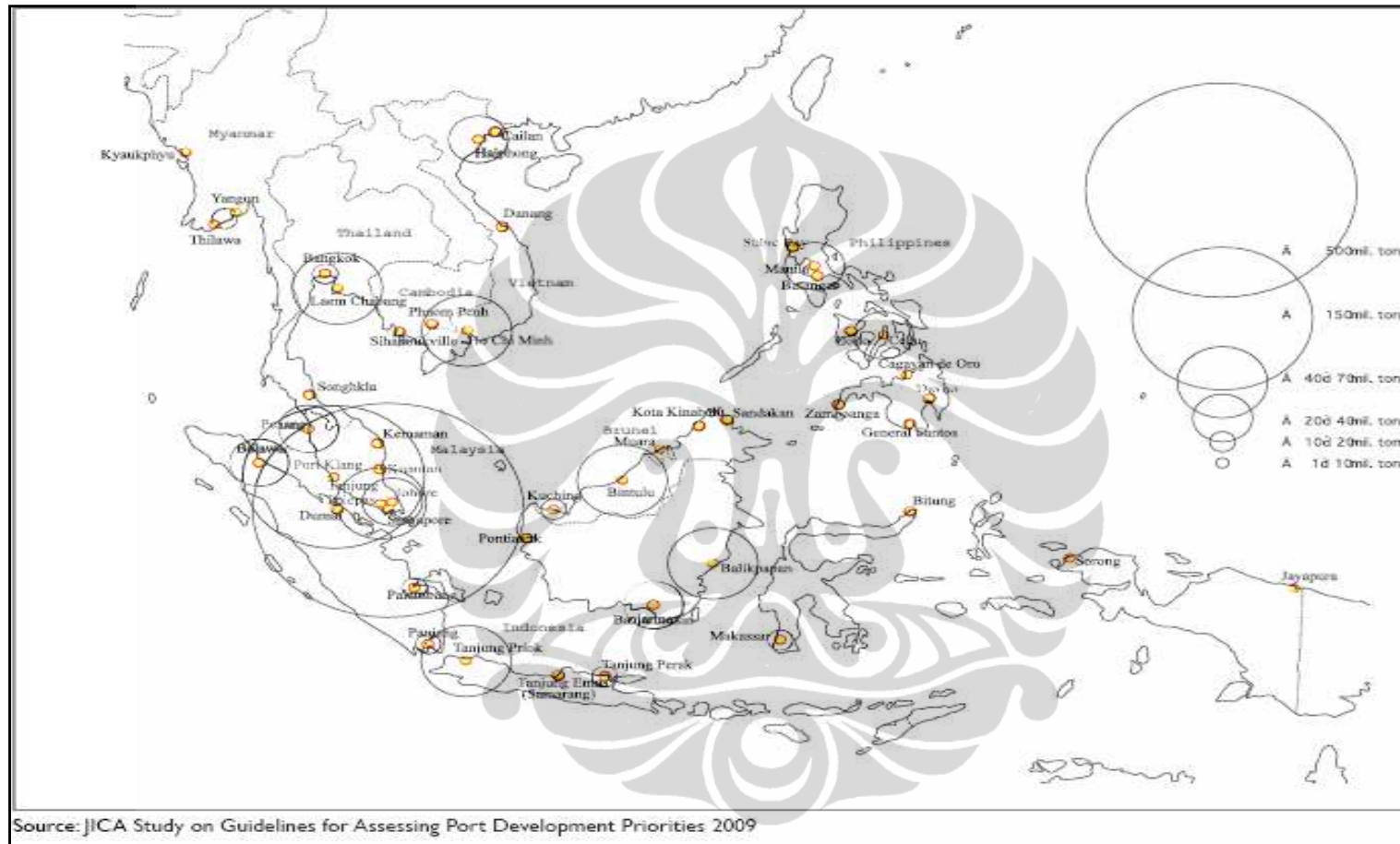
Pelabuhan Belawan di Medan, Sumatera Utara, menjadi salah satu pelabuhan besar yang bakal disiapkan untuk proyek interkonektivitas negara-negara ASEAN.<sup>234</sup> Selain Pelabuhan Belawan, ada empat pelabuhan lainnya di Indonesia yang disiapkan dalam rangka mewujudkan Masyarakat Ekonomi ASEAN. Pelabuhan-pelabuhan dimaksud adalah Tanjung Priok, Tanjung Perak, Tanjung Emas dan Pelabuhan Batam. Memang, Pelabuhan Belawan dan keempat pelabuhan tersebut merupakan yang terbesar di Indonesia.<sup>235</sup>

Perum Pelabuhan yang menangani pelabuhan-pelabuhan yang terletak di sepanjang Selat Malaka dan merupakan jalur perdagangan internasional adalah **Perum Pelindo (Pelabuhan Indonesia) I** yang membawahi 4 (empat) propinsi yang mengatur pelabuhan-pelabuhan utamanya yaitu Belawan, Pekanbaru, Dumai, Tanjung Pinang, dan Lhokseumawe. Grafik berikut ini merupakan gambaran kinerja operasional seluruh pelabuhan di bawah Perum Pelindo I yang beroperasi di pantai timur Sumatera :

<sup>233</sup> Sumber : USAID, Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008

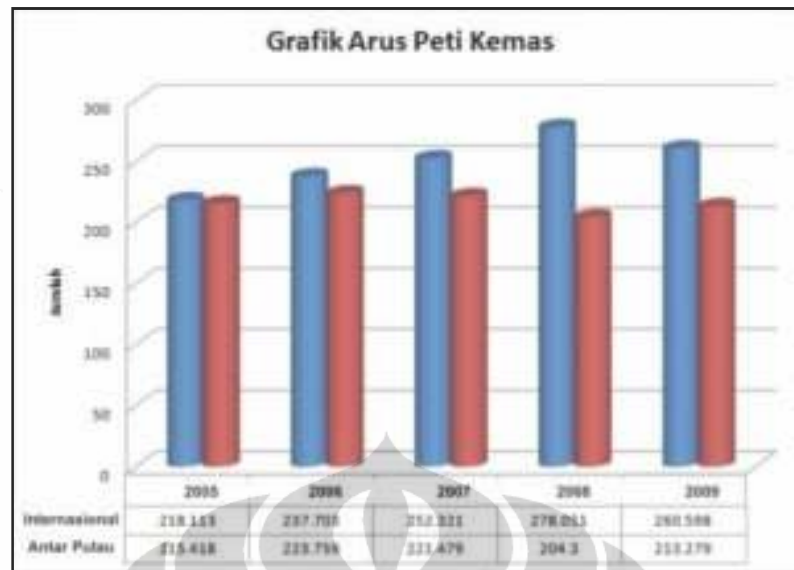
<sup>234</sup> Hal tersebut disampaikan Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono saat ditemui dalam acara 8th ASEAN Leadership Forum di Hotel Nikko, Jakarta, Senin (9/5).

<sup>235</sup> [www.bumn.go.id](http://www.bumn.go.id) 11 mei 2011



Gambar 4.11 Peta Pelabuhan Asia dan Muatan Kargonya tahun 2008<sup>236</sup>

<sup>236</sup> Sumber gambar : Master Plan On Asean Connectivity, Jakarta: ASEAN Secretariat, January 2011



Grafik 4.4 Grafik Arus Peti Kemas di Pelabuhan-pelabuhan Indonesia di Selat Malaka yang berada di bawah Pelindo I<sup>237</sup>

Saat ini, **Perum Pelindo I** mengelola 15 Cabang Pelabuhan, 11 Pelabuhan Perwakilan, 1 (satu) Unit Terminal Peti Kemas, 1 (satu) Unit Galangan Kapal, 1 (satu) Unit Belawan Container Depot, 1 (satu) unit dan 1 Rumah Sakit (satu) Unit Pendidikan dan Pelatihan Pusat.

Dengan melihat dinamika global yang terjadi serta memperhatikan potensi dan peluang keunggulan geografi dan sumber daya dalam sistem perdagangan internasional melalui laut (*sea borne traffic*) yang ada di Indonesia, Indonesia perlu memiliki visi sebagai pusat mobilitas logistik global di Selat Malaka. Namun sayang, keuntungan secara geografis tersebut kurang dapat dioptimalkan menjadi sebuah peluang.

Sebagian besar kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka masih lebih memilih Singapura sebagai tempat berlabuh. Hal ini sekaligus menjadikan Singapura sebagai pelabuhan kontainer terbesar di Asia Timur. Akibatnya, pelabuhan Singapura seolah-olah menjadi pelabuhan pengumpul (*hub port*) bagi lalu lintas barang dari dan menuju Indonesia, sedangkan pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia seolah hanya menjadi pelabuhan pengumpan (*feeder*). Sudah barang tentu keuntungan yang sangat besar dari pengelolaan pelabuhan jatuh ke

<sup>237</sup> Sumber grafik : situs resmi PT Pelindo I [http://www.inaport1.co.id/?page\\_id=88](http://www.inaport1.co.id/?page_id=88)

negara tetangga kita itu, sedangkan PT Pelindo I-IV yang mengelola pelabuhan-pelabuhan di Indonesia masih sibuk bergelut dengan urusan internal.<sup>238</sup>

### 4.3. UPAYA STRATEGIS YANG BISA DILAKUKAN INDONESIA

Uraian panjang mengenai bangunan kapasitas atau *capacity building* Indonesia dalam menghadapi 3 (tiga) tantangan penting persoalan Selat Malaka di abad 21 ini, membawa kita pada kesimpulan bahwa kapasitas Indonesia masih jauh dari ideal. Ironisnya, bahkan Indonesia masih mengandalkan bantuan negara lain dalam membangun infrastruktur di Selat Malaka, dari mulai kapasitas pertahanannya untuk menangkal ancaman keamanan, kapasitas keselamatan navigasinya serta kapasitas logistik perdagangannya.

Kondisi ini sebenarnya sangat merugikan Indonesia sendiri. Kedaulatan negara ini bisa saja dipertaruhkan, mengingat wilayah ini merupakan jantung kepentingan negara-negara besar yang rentan konflik dan intervensi dari negara-negara yang lebih kuat. Hal ini seharusnya menjadi semacam peringatan bagi pemerintah untuk segera meningkatkan keseriusannya dalam pengelolaan geostrategis Indonesia di Selat Malaka terutama di abad ke 21 ini. Agar Indonesia lebih mandiri dan proaktif menyusun upaya-upaya strategis dalam menghadapi tantangan-tantangan multidimensi yang kian kompleks di Selat Malaka, tanpa bergantung pada negara lain atau kekuatan lain.

Berbicara tentang peran dan kapasitas ideal Indonesia, tentu harus dimulai dari gagasan mendasar yang dimiliki bangsa Indonesia secara orisinal yaitu Wawasan Nusantara. Konsep Wawasan Nusantara yang menegaskan status Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) yang memiliki hak-hak yurisdiksi berdasarkan UNCLOS 1982, prinsip ini seharusnya mampu dikembangkan secara mandiri dan konsisten agar bisa menjawab tantangan pengelolaan geostrategik Selat Malaka abad 21. Wawasan Nusantara seharusnya menjiwai setiap upaya kebijakan strategis Indonesia dalam membangun *capacity building*-nya sehingga mampu menjadi negara yang besar, kuat dan berdaulat.

Upaya strategis yang bisa dilakukan Indonesia dalam mengelola aspek

---

<sup>238</sup> Mukhaer Pakkanna, PELABUHAN INDONESIA HANYA FEEDER?, peneliti CIDES, Official Website STIE Ahmad Dahlan Jakarta, 1 Juni 2011

geostrategis Selat Malaka dan juga dalam rangka meningkatkan bangunan kapasitas idealnya, ialah sebagai berikut :

### 1. Meningkatkan Koordinasi Dan Kerjasama Antar Instansi

Pengelolaan aspek geostrategis di Selat Malaka adalah masalah yang tidak bisa dilakukan secara sektoral oleh satu institusi saja. Diperlukan keterlibatan terpadu seluruh aparat operasional di laut seperti TNI AL, Polri, Departemen Luar Negeri, Bakorkamla, Pemerintah Daerah, Ditjen Perhubungan Laut, Departemen Perindustrian dan Perdagangan, PT Pelindo I, Ditjen Imigrasi, Ditjen Bea dan Cukai, dan lain-lain.

Koordinasi diperlukan sampai pada tingkat seluruh masalah bisa diatasi secara komprehensif -tidak parsial- dari mulai aspek keamanan, keselamatan pelayaran, hingga logistik perdagangan. Upaya pertama ini bisa dilakukan dengan alternatif membentuk **Badan Koordinasi Strategik Selat Malaka** di tingkat nasional yang beranggotakan seluruh instansi terkait yang bertanggung jawab atas seluruh aspek geostrategis Selat Malaka.

### 2. Penyiapan Selat Sunda (ALKI-1) sebagai Rute Alternatif

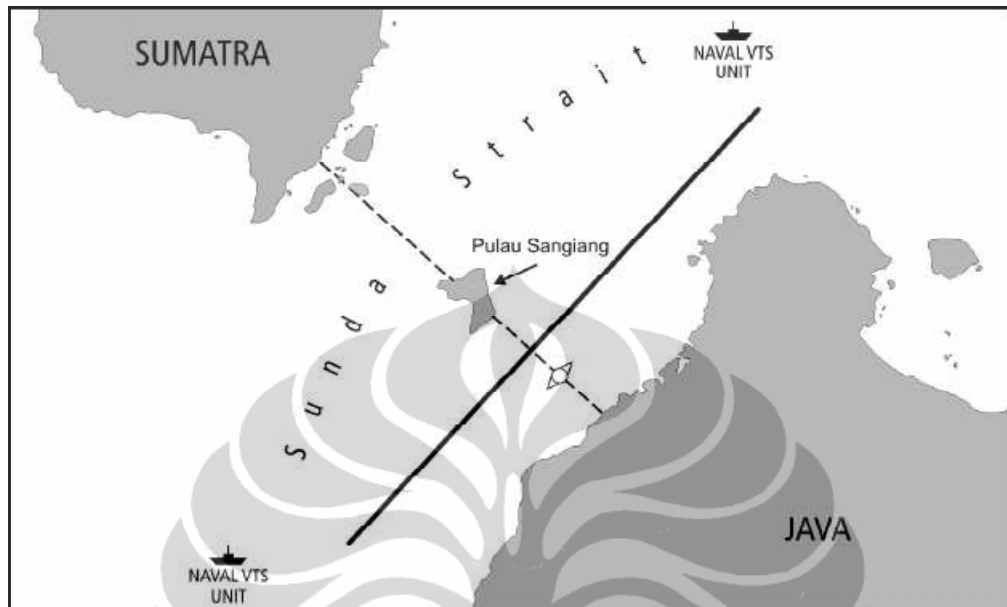
Selat Malaka dengan trafiknya yang sangat padat, bisa saja tertutup atau tersumbat bila terjadi tabrakan kapal (tanker raksasa), atau bila diblokade oleh kelompok teroris dengan menenggelamkan sebuah supertanker di rute pelayaran yang sempit. Jika terjadi keadaan darurat semacam ini, maka Indonesia perlu mengantisipasi dengan menyiapkan Selat Sunda sebagai rute alternatif terdekat, meski hal ini akan mengakibatkan keterlambatan dan pembengkakan biaya angkutan bagi banyak negara.<sup>239</sup>

Lieutenant Dr. Ir. F. J. Sluiman and Commander Ph. H. de Koning, Royal Netherlands Navy Reserve, dua pemikir dari Belanda membuat semacam simulasi jika Selat Malaka dalam keadaan darurat maka rutenya dialihkan ke Selat Sunda, sebagai pengalihan terpendek untuk kapal sampai

<sup>239</sup> LTZ. Dr. Ir. F.J Sluiman dan KLTZ. P.H de Koning di Militaire Spectator Jaargang 179 Nummer 1-2010, (Diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia oleh Purbo S. Suwondo, Dosen KSKN S2 UI)



100.000 DWT.<sup>240</sup> Untuk itu langkah praktis berikutnya adalah menyiapkan fasilitas navigasi yang memadai di Selat Sunda, utamanya dengan memasang VTS (*Vessel Traffic Services*) dan perangkat lainnya.



Gambar 4.12 Peta Rancangan VTS di Selat Sunda<sup>241</sup>

Area resiko membentang sekitar dua puluh dua mil laut. Radar Surveillance daerah ini dicapai oleh dua unit VTS Naval mengapung, yang dinaikkan di kapal sipil carteran, satu di utara dan satu di selatan (lihat peta 4.12). Kapal diminta untuk melaporkan dan menjaga pantauan gelombang radio *very high frequency* (VHF) dengan lebih dekat dari unit-unit Naval VTS, sejak tiga puluh menit sebelum memasuki area resiko. Bidang tanggung jawab dari kedua unit tumpang tindih sepanjang garis yang ditarik dari Jawa ke Sumatera, melalui Pulau Sangiang. Pada titik ini kapal-kapal yang berpartisipasi menggeser laporan mereka dan VHF memantau ke unit lainnya.

<sup>242</sup>

Inilah keunggulan komparatif Indonesia sebagai negara kepulauan. Indonesia bisa menyediakan beberapa rute pelayaran alternatif, selain Selat

<sup>240</sup> LTZ. Dr. Ir. F.J Sluiman dan KLTZ. P.H de Koning di Militaire Spectator Jaargang 179 Nummer 1-2010, ibid.

<sup>241</sup> Lieutenant Dr. Ir. F. J. Sluiman and Commander Ph. H. de Koning, Royal Netherlands Navy Reserve, NAVAL VESSEL TRAFFIC SERVICES Enhancing the Safety of Merchant Shipping in Maritime Security Operations, Naval War College Review, Summer 2010, Vol. 63, No. 3

<sup>242</sup> Lieutenant Dr. Ir. F. J. Sluiman and Commander Ph. H. de Koning, Royal Netherlands Navy Reserve, ibid

Malaka, pada dunia internasional. Hal yang tidak akan bisa disediakan oleh negara lain. Karena melekat dengan Kepulauan Indonesia beberapa alur laut yang berbobot strategis ekonomi dan militer global selain Selat Malaka (yang merupakan SLoC); yaitu Selat Sunda (ALKI-1), Selat Lombok dan Selat Makassar (ALKI-2), dan Selat Ombai Wetar (ALKI- 3). Sebagian besar pelayaran utama dunia melewati dan memanfaatkan alur-alur tersebut sebagai jalur pelayarannya.

### 3. Melengkapi Pemasangan VTS di seluruh Titik Rawan di Selat Malaka

Seperti yang sudah dijelaskan, pemasangan VTS di perairan Indonesia di Selat Malaka baru 50% di bagian selatan Selat, inipun masih dalam proses pengerjaan, belum selesai dilakukan. Padahal sebagaimana sudah dijelaskan, urgensi VTS sebagai konsep baru dalam mengelola keselamatan navigasi sangatlah besar. Lalu lintas kapal di area *choke point* tanpa keberadaan VTS *centre* tidak akan terorganisasi. Risiko navigasi yang melekat pada kapal-kapal yang melintas di lingkungan terbatas dan padat dapat menjadi tinggi. Kapal cepat dapat terkena bahaya lebih lama dari yang diperlukan.

Alat ini merupakan salah satu alat pemantau tercanggih yang dimiliki Indonesia saat ini. Adapun besar dana yang diperlukan dari pengadaan peralatan ini diperkirakan mencapai sekitar 651.625.000 yen (Sekitar 68,5 Miliar).<sup>243</sup> VTS Center sendiri memanfaatkan kecanggihannya Teknologi Informasi serta Integrasi Sistem Radar, Sistem Identifikasi Otomatis (AIS), Sistem Komunikasi VHF, Sensor Meterologi, dan Teknologi CCTV.

Sementara pemasangan di bagian Utara Selat, belum sama sekali dilakukan, baru dalam tahap perencanaan. Tepatnya di 9 (sembilan) site yaitu : 1.Le Muelu 2. Sigli 3.Lhoukseumawe 4.Tanjung Jambuaye 5.Tanjung Peureulak 6. Tanjung Tamiang 7. Tanjung Nipahlarangan 8. Pulau Berhala 9. Pulau Jemur. Padahal wilayah utara Selat Malaka juga memiliki banyak titik kritis yang rawan bagi navigasi.

<sup>243</sup> <http://www.batamtimes.com/batam/4511-dirjen-perhubungan-laut-resmikan-vts-center-batam.html>

#### 4. Meningkatkan Kapasitas TNI AL di Selat Malaka

Kapasitas pertama yang harus dibangun di selat malaka adalah kapasitas alutsista TNI AL, karena akan meingkatkan gelar unsur-unsur patroli laut dan patroli udara maritim di perairan yang rawan perompakan untuk menciptakan daya tangkal. Dengan peralatan tempur seperti sekarang ini bisa dimengerti jika faktor “*deterrence*” tidak lagi dimiliki oleh Indonesia sebagai satu negara kepulauan yang besar, khususnya di Selat Malaka. Dan rasionalisasinya adalah alokasi di anggaran pertahanan harus dilakukan dan segera direalisasikan.

Disamping peningkatan kapasitas alutsista, upaya berikutnya adalah peningkatan gelar operasi TNI AL khususnya di Lantamal I Belawan dan Lantamal IV Tanjung Pinang, dengan cara :

- (1) Meningkatkan patroli rutin TNI AL yang diwujudkan dalam operasi sepanjang tahun dan operasi keamanan kaut (kamla) disertai dengan penambahan jumlah unsur sehingga mampu mencakup seluruh sektor area.
- (2) Meningkatkan patroli khusus TNI AL secara terprogram dengan menggunakan unsur Kapal Republik Indonesia (KRI) yang mempunyai mobilitas tinggi dan perangkat yang memadai atau dengan menggunakan jenis Kapal Angkatan Laut (KAL).
- (3) Menggelar operasi intelijen guna mendeteksi dini dan mengantisipasi terhadap kemungkinan aksi terorisme lewat laut.

#### 5. Meningkatkan Kapasitas Logistik Pelabuhan Indonesia Di Selat Malaka<sup>244</sup>

Pelabuhan bukan sekedar gerbang ekonomi, tetapi juga merupakan perekat bangsa. Aspek kewaspadaan nasional harus mendeteksi seluruh proses pembangunan dalam upaya regionalisasi dan internasionalisasi sistem pelabuhan Indonesia agar kita tidak “makin kecolongan” karena bukan tidak mungkin yang memanfaatkan dan menikmati bukan rakyat Indonesia, melainkan pihak-pihak asing yang berakibat tidak tercapainya konsepsi

<sup>244</sup> Abdul Cholik Kirom, *Reaktualisasi Pengertian “Pelabuhan Aman” Dalam rangka membangun pelabuhan internasional guna meningkatkan daya saing di era globalisasi*, Jurnal CSICI, Vol. VI No35. 2011

kepelabuhan nasional demi terwujudnya Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

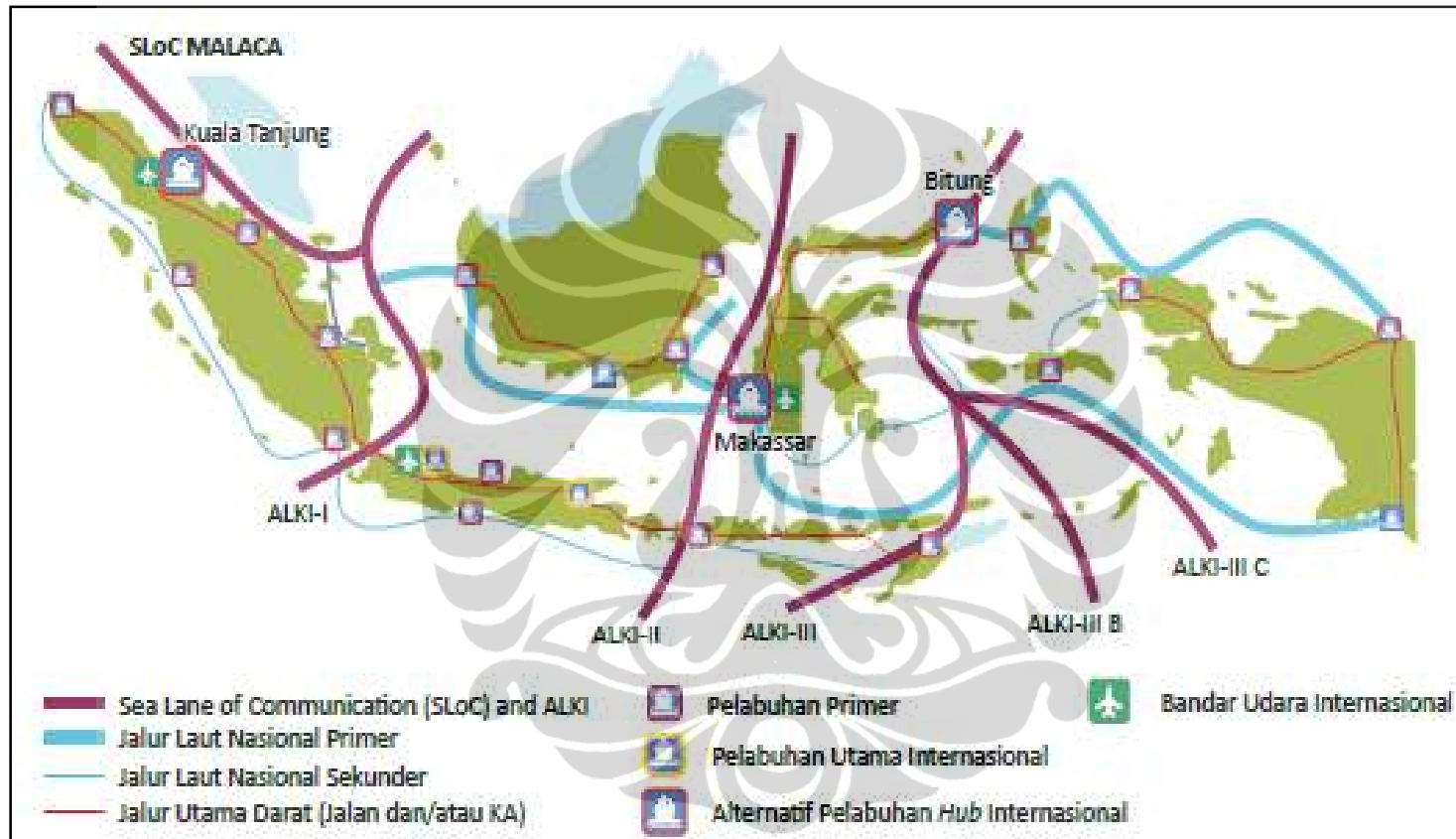
Maka dari itu pembangunan pelabuhan-pelabuhan di sepanjang Selat Malaka juga menjadi urgen bagi Indonesia, menimbang potensi geoekonomi di kawasan ini. Perum Pelabuhan yang menangani pelabuhan-pelabuhan yang terletak di sepanjang Selat Malaka dan merupakan jalur perdagangan internasional adalah **Perum Pelindo (Pelabuhan Indonesia) I** yang membawahi 4 (empat) propinsi yang mengatur pelabuhan-pelabuhan utamanya yaitu Belawan, Pekanbaru, Dumai, Tanjung Pinang, dan Lhokseumawe.

Mengingat data dari Direktorat Kepelabuhanan & Pengerukan, Dirjen Perhubungan Laut, kondisi pelabuhan di bawah PT Pelindo I kebanyakan masih di bawah standar, hanya ada satu pelabuhan yang tergolong kelas utama.<sup>245</sup>

Oleh karenanya, perlu ditetapkan pintu gerbang konektivitas global yang memanfaatkan secara optimal pelabuhan-pelabuhan Indonesia sebagai modalitas utama tanpa mempertaruhkan kepentingan nasional dan kedaulatan negara. Untuk itu dibutuhkan perencanaan serius dalam pembangunan fasilitas pelabuhan yang berstandar internasional di Selat Malaka.

---

<sup>245</sup> Statistik - Perhubungan Laut, Direktorat Kepelabuhanan & Pengerukan, Sesuai dengan KM 17 Tahun 2004



Gambar 4.13 Jalur Konektivitas Nasional<sup>246</sup>

<sup>246</sup> Sumber Gambar : Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011-2025

## 6. Meningkatkan Kewaspadaan Nasional terkait ASEAN *Connectivity* dan Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)<sup>247</sup>

Kewaspadaan Nasional terkait program ASEAN *Connectivity* dan pengembangan KEK di wilayah Selat Malaka adalah logis, karena kedua program itu berjalan dilatarbelakangi oleh perdagangan bebas ASEAN 2015 dan WTO 2020, sementara Selat Malaka adalah jalur perdagangan paling ramai di dunia. Ditambah lagi posisi geografis Indonesia memiliki peranan sangat besar dalam *Global Logistic Support System* yang terintegrasi dalam COWOC (*Consolidated Ocean Web Of Communication*). Posisi ini bisa dimanfaatkan oleh kepentingan-kepentingan asing, jika saja Indonesia tidak waspada.

Mengingat 2/3 wilayah ASEAN adalah wilayah teritorial Indonesia, jumlah pelabuhan, bandara, panjang jalan raya dan rel kereta api di Indonesia pun jauh lebih besar jika dibandingkan dengan negara-negara ASEAN lainnya. Hendaknya Indonesia tidak terperangkap ala permainan kartu yaitu apabila lawan mengundang dengan membuka 1 kartunya, dan sesuai aturan main kita pun harus membuka 1 kartu, tetapi 1 kartu lawan berarti hanya beberapa bandara, sedangkan 1 kartu kita berarti puluhan bandara.

Maka yang harus kita sadari, bahwa pelabuhan dan bandara bagi negara ASEAN lainnya berfungsi sebagai gerbang ekonomi, tetapi bagi Indonesia merupakan gerbang ekonomi sekaligus gapura persatuan dan kesatuan negara. Oleh karena itu, walaupun kita tetap ikut bermain, namun harus tetap waspada. Sesuai kata-kata mutiara Jenderal Sudirman, “Percaya pada diri sendiri” dan “Pertahankan rumah dan pekarangan kita sekalian” merupakan prinsip yang tetap relevan sepanjang masa.

Namun demikian tetaplah konektivitas sebagai gapura persatuan sekaligus sarana ketahanan ekonomi bangsa tetap diperlukan. Akan tetapi Visi konektivitas nasional yaitu ‘**Terintegrasi Secara Lokal, Terhubung Secara Global** (*Locally Integrated, Globally Connected*)’ harus terpancar dari gagasan Wawasan Nusantara. Yang dimaksud *Locally Integrated* adalah pengintegrasian sistem konektivitas untuk mendukung perpindahan

<sup>247</sup> Abdul Cholik Kirom, *ibid*

komoditas, yaitu barang, jasa, dan informasi secara efektif dan efisien dalam wilayah NKRI. Oleh karena itu, diperlukan integrasi simpul dan jaringan transportasi, pelayanan inter-moda transportasi, komunikasi dan informasi serta logistik.



## BAB V

### KESIMPULAN & SARAN

#### 5. BAB V KESIMPULAN & SARAN

##### 5.1. KESIMPULAN

Dari uraian panjang dan analisis yang terdapat di Bab III dan Bab IV, maka dapat ditarik kesimpulan penelitian sebagai berikut :

5.1.1. Dinamika Selat Malaka memasuki abad ke-21 ini semakin meningkat, seiring dengan adanya perkembangan fakta pergulatan kekuatan dan situasi keamanan di kawasan Samudera Hindia yang berdinamika tinggi, begitu juga dengan kerawanan energi negara-negara Asia Timur. Semua perkembangan lingkungan strategis ini terus memuntahkan tantangan segar bagi keamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Malaka.

Posisi selat Malaka menjadi semakin kritis, seiring dengan kenyataan bahwa pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad-20 telah mengalami pergeseran dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik. Hampir 70% total perdagangan dunia saat ini berlangsung diantara negara-negara di Asia-Pasifik. Karena itulah posisi Samudera Pasifik dan Samudera India menjadi kian signifikan dalam konstelasi geopolitik di abad 21 ini, dan Selat Malaka adalah selat yang menjadi penghubung tercepat di antara dua samudera tersebut.

5.1.2. Pergulatan kekuatan dari Samudera India dan kerawanan energi negara-negara Asia Timur memberikan implikasi strategik pada Selat Malaka setidaknya pada 3 (tiga) isu besar sebagai berikut :

- 1) **Isu ancaman keamanan (*security*)** yaitu meningkatnya ancaman pembajakan, perompakan bersenjata dan ketakutan terhadap potensi terorisme maritim di Selat Malaka
- 2) **Isu keselamatan pelayaran dan lingkungan (*Navigational Safety and Environment*)** yaitu meningkatnya bahaya keselamatan pelayaran akibat kian padatnya trafik lalu lintas kapal di Selat, semakin besarnya ukuran kapal yang melintasi



selat, khususnya kapal-kapal super tanker, serta kondisi fisik selat yang rawan, sempit dan berkelok-kelok.

- 3) **Isu logistik perdagangan maritim** yaitu meningkatnya faktor kebutuhan logistik perdagangan akibat meningkatnya volume perdagangan melalui laut (*sea borne traffic*) yang melalui Selat Malaka sebagai jalur perdagangan dunia.

5.1.3. Peranan dan kapasitas Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dan berdaulat di Selat Malaka pada abad 21 dalam mengelola aspek-aspek geostrategis Selat Malaka sebenarnya sangatlah besar. Secara geografis Indonesia terletak di jantung pertumbuhan ekonomi dunia. Kawasan Timur Asia memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang jauh di atas rata-rata kawasan lain di dunia. Ketika tren jangka panjang (1970 – 2000) pertumbuhan ekonomi dunia mengalami penurunan, tren pertumbuhan ekonomi kawasan Timur Asia justru menunjukkan peningkatan.

Akan tetapi, pada faktanya nampak jelas bahwa peranan dan kapasitas Indonesia dalam mengelola aspek geostrategis Selat Malaka masih jauh dari ideal. Apalagi jika dihadapkan dengan berbagai dinamika tantangan kontemporer, baik yang berskala internasional maupun regional, maka terlihat kapasitas ketahanan nasional Indonesia dalam menghadapi tantangan geostrategis di Selat Malaka abad 21 ini belumlah ideal.

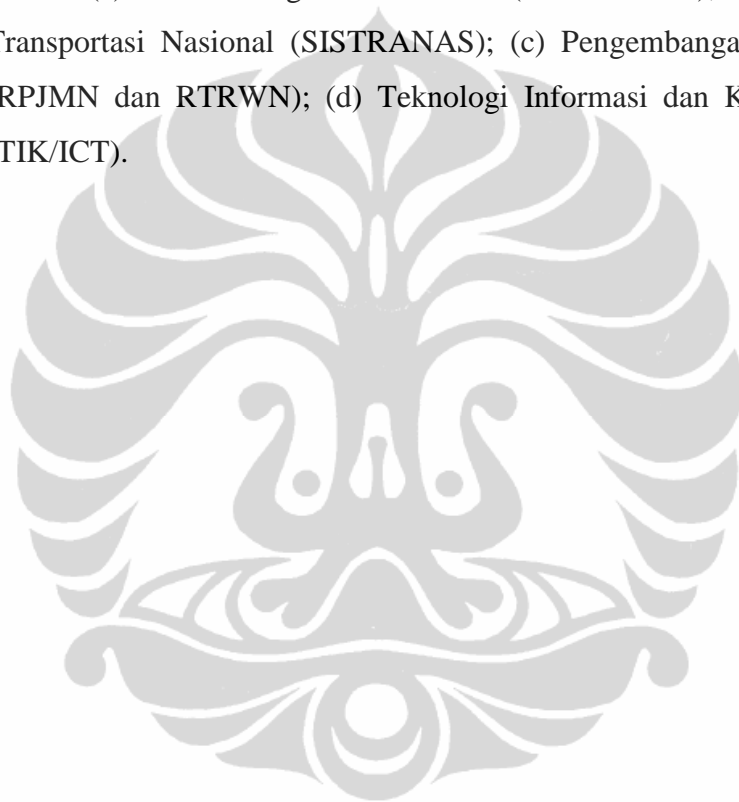
Konteks geostrategis Selat Malaka sebagai jalur pelayaran internasional (SLOC) sekaligus jalur perdagangan internasional (SLOT), seharusnya bisa menjadikan Indonesia menarik manfaat yang sangat besar untuk kepentingan nasionalnya. Dan mengingat sebagian besar wilayah Selat Malaka berada dalam kedaulatan teritorial Indonesia, seharusnya ini menjadikan Indonesia punya peranan yang paling besar. Hanya saja diperlukan *capacity building* yang sesuai dengan potensi peranannya yang sangat besar tersebut

## 5.2. SARAN

Agar Indonesia dapat secara optimal mengelola aspek geostrategis Selat Malaka, maka dapat disarankan sebagai berikut :

- 5.2.1. Pembentukan Badan Koordinasi Strategik Selat Malaka di tingkat nasional yang bekerja fokus dan terintegrasi, tidak hanya aspek keamanan laut, tetapi juga pemberdayaan ekonomi perdagangan di Selat Malaka. Diharapkan dengan adanya badan khusus ini bisa mengurangi kendala lemahnya koordinasi antar instansi seperti yang terjadi selama ini.
- 5.2.2. Penyiapan Selat Sunda sebagai rute pelayaran alternatif terdekat dari Selat Malaka untuk mengantisipasi keadaan darurat Selat Malaka.
- 5.2.3. Terus meningkatkan *capacity building* pertahanan Indonesia di Selat Malaka, khususnya dalam domain berikut, yaitu :
  1. Kapasitas Menangkal Ancaman Keamanan (*Security Threat*) di Selat Malaka berupa Angkatan Laut yang kuat, besar dan profesional dengan perangkat tempur yang modern yang bisa menaikkan wibawa Indonesia di mata dunia internasional.
  2. Kapasitas Menjaga Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan (*Navigational Safety and Environment*) di Selat Malaka berupa penyempurnaan sarana prasana navigasi yang mendukung keselamatan pelayaran di Selat Malaka, terutama sekarang adalah perangkat VTS (*Vessel Traffic Services*) yang belum memadai terpasang di Selat Malaka.
  3. Kapasitas Membangun Infrastruktur Perdagangan di Selat Malaka berupa pembangunan dan pengembangan pelabuhan-pelabuhan bertaraf internasional yang mampu melayani perdagangan internasional di Selat Malaka.

5.2.4. Percepatan dan penguatan konektivitas nasional dengan kebijakan terpadu yang efektif berdasarkan wawasan nusantara serta konektivitas global tanpa mempertaruhkan kepentingan nasional dan kedaulatan bangsa. Konsepsi tersebut akan menjadi tulang-punggung yang membentuk postur konektivitas nasional dan sekaligus diharapkan berfungsi menjadi instrumen penyatuan Indonesia sebagai satu kesatuan air, laut dan udara. Pilar-pilar konektivitas nasional itu adalah (a) Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS); (b) Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS); (c) Pengembangan Wilayah (RPJMN dan RTRWN); (d) Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).



## REFERENSI

### BUKU

- Abu Abdullah, *Emerging World Order*, Pustaka Thariqul Izzah 2010
- Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Penerbit Alumni, 1993
- Calder, Kent E. *Asia's Deadly Triangle, How Arms, Energy, and Growth Threaten to Destabilized Asia Pasific*, Prehallindo, Jakarta 1998.
- Creswell, John W. *Research Design : Qualitative and Quantitative Approach*, London : Sage Publications, 1994
- Chappy Hakim., *Pertahanan Indonesia : Angkatan Perang Negara Kepulauan*, Red & White Publishing, 2011
- Ermaya Suradinata, *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*, Suara Bebas 2005
- Holst, Frederick. (Dis)Connected History The Indonesia – Malaysia Relationship, Regiospectra Verlag, 2007.
- Kaplan, Robert.D, *Monsoon : The Indian Ocean And The Future Of American Power*, 2010
- Karim Raslan, *Ceritalah Indonesia : Konflik Indonesia – Malaysia Goresan Ringan Atau Luka Mendalam*, Kelompok Penerbit Gramedia 2010.
- KBRI Singapura, *Aksi Kejahatan Terhadap Kapal-Kapal Di Selat Malaka Dan Selat Singapura: Suatu Ancaman Politik Dan Ekonomi*, Embassy of the Republic Indonesia @ Singapore, 2005
- Mahan, A. T. , *The Influence of Sea Power Upon History*, The Project Gutenberg eBook, September 26, 2004 [eBook #13529]
- Maksum, *Kebijakan Look East Policy India terhadap Negara-negara ASEAN Pasca Perang Dingin, Periode 1992-2005*, Tesis, FISIP UI 2008
- Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut*, Bina Cipta, Bandung, 1978
- Mohtar Mas'oed, *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi* , Jakarta : LP3ES, 1994

- Peattie, Roderick. *Look to The Frontiers; A Geography for The Peace Table*, Kennikat Press, London, 1970
- Purbo S.Suwondo, *Kajian Strategik Tentang Geopolitik Perminyakan*, Jakarta 18 Maret 2008.
- Purbo S.Suwondo, *Strategic International Chokepoints in The Indonesian Archipelagic Waters*, Legiun Veteran Republik Indonesia, Jakarta, 2004.
- Purbo S.Suwondo, *Negara Kepulauan Indonesia dengan Wawasan Nusantara*, September 2004
- Purbo S.Suwondo, *Beberapa Aspek Maritim Keamanan Nasional Asia Tenggara*, Jakarta 27 September 2007.
- Purbo S.Suwondo, Seri Geopolitik Jilid I Geopolitics: Theories and Praxis, 27 September 2006
- Purbo S.Suwondo, Seri Geopolitik Jilid II The Oil Aspects of World Power Geopolitics, 27 September 2006
- Purbo S.Suwondo, Seri Geopolitik Jilid III The Maritim Aspects of Geopolitics in the Asia Pacific Region, 27 September 2006
- R. Tumbelaka, Mengantisipasi kemungkinan Terorisme Maritim sebaga Kuda Troya Intervensi Asing di Selat Malaka, Jurnal Intelijen CSICI no. 36, 2011
- R.M. Sunardi, *Pembinaan Ketahanan Bangsa : Dalam Rangka Memperkokoh Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, Jakarta, PT Kusternita Adidarma, 2004
- Schofield, Clive dan Ian Storey. *Energy Security and Southeast Asia: The Impact on Maritime Boundary and Territorial Dispute*, Jurnal Harvard Asia Quarterly, 3 Februari 2006.
- Sumarsono, S., dkk., *Pendidikan Kewarganegaraan*, Gramedia, Jakarta, 2005
- S.Y Pailah, "Archipelagic State Tantangan dan Perubahan Maritim ", Klub Studi Perbatasan. Manado 2007
- Wahyono S.K, *Indonesia Negara Maritim*, Teraju, 2009
- Wan Usman, *Daya Tahan Bangsa*, Jakarta : Program Studi PKN Universitas Indonesia, Cetakan I, 2003
- Walton, Dale., *Geopolitics and the Great Powers in the Twenty-First Century: Multipolarity and the Revolution in Strategic Perspective*, London: Routledge, 2007
- Yergin, Daniel., *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power*, New York: Simon and Shuster, 1992

## LAPORAN & DOKUMEN

Asia Pacific Energy Research Centre, *APEC Energy Demand and Supply Outlook 2002*

ASI Global Response, *Final Piracy Report 2010*, available at [www.asiglobalresponse.com](http://www.asiglobalresponse.com)

Buku Putih Pertahanan Australia 2009, *Defending Australia in The Asia Pacific Century: Force 2030*

CSCAP Regional Security Outlook 2009 – 2010, Council for Security Cooperation in the Asia Pacific

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla), Departemen Perhubungan RI  
Dokumen UNCLOS

Departemen Kelautan dan Perikanan, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (Unclos 1982) Di Indonesia*, LAPORAN AKHIR 2008

Institute of Defence and Strategic Studies, *Energy and Security The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific*, Nanyang Technological University, October 2006

IMB *Annual Piracy Report*. [Online] Available at [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)

IMO *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, [Online] Available at [www.imo.org](http://www.imo.org)

Laporan RAND, *Sources of Conflict in the 21st Century: Regional Futures and U.S. Strategy*”, RAND, 1998

Laporan RAND, *Indonesia's Transformation and the Stability of Southeast Asia*, 2007

Laporan UNCTAD, *Analysis Of Ways To Enhance The Contribution Of Specific Services Sectors To The Development Perspectives Of Developing Countries : Energy Services In International Trade : Development Implications*, 10 Desember 2001

Mabes TNI-AL Jakarta

Marine Department of Malaysia

Master Plan On Asean Connectivity, Jakarta: ASEAN Secretariat, January 2011

Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011-2025

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014, Kementerian Perhubungan RI, 2010

Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, *EVALUASI KEBIJAKAN DALAM RANGKA IMPLEMENTASI HUKUM LAUT INTERNASIONAL (UNCLOS 1982) DI INDONESIA*, Departemen Kelautan dan Perikanan, 2008  
 Tim Puslitbang Strahan Balitbang Dephan, STT No. 2289 Volume 12 Nomor 23 T.A. 2009

### **JURNAL, ARTIKEL, SEMINAR**

- Acharya, Amitav dkk., *Energy and Security The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific*, 2006
- Acharya, Arabinda. *Maritime Terrorist Threat In Southeast Asia*, Routledge Security in Asia Series
- Abdul Cholik Kirom, *Reaktualisasi Pengertian “Pelabuhan Aman” Dalam rangka membangun pelabuhan internasional guna meningkatkan daya saing di era globalisasi*, Jurnal CSICI, Vol. VI No35. 2011
- Ahmad Dzakirin, *Ancaman Keamanan Maritim Di Selat Malaka Dekatkah Ancaman Itu?*, September 2010
- Alioth WB, *Pembangunan Maritim di Kabupaten Karimun, Provinsi Kepulauan Riau*, Jurnal CSICI volume VI no.34 2010
- Asia Times Online, “*Malacca Strait: Target for Terror*”, 11 Agustus 2004
- Bantarto Bandoro, *Perbatasan : Fitur Sentral Hubungan Bilateral RI-Malaysia*, Tabloid Diplomasi no.36 Tahun III
- Bantarto Bandoro, “*Unilateralisme AS dan ASEAN Regional Forum*”, Jurnal Analisis CSIS, Jakarta, Tahun XXXI/2002
- Bateman, Sam., *Naval Modernization in the Asia Pacific : Regional Security Implications*, CSCAP Regional Security Outlook 2009 – 2010
- Beckman, R., *The Future of Ocean Regime-Building-Essays in Tribute to Douglas M. Johnston*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers.2009
- Begi Hersutanto, *The Regional Security Challenge in the 21<sup>st</sup> Century : Maritime Disputes As Implication of Energy Crisis*, Jurnal Global Vol.8 2 Mei – November 2006
- Bonnie Setiawan, *Terusan Kra: Apa Artinya bagi Kawasan Ekonomi Khusus Batam-Bintan-Karimun dan Sabang?*, Institute for Global Justice, April 2009

- Brandon, John J. *Reducing Piracy in Southeast Asia*, [www.asiafoundation.org](http://www.asiafoundation.org)
- Brown, Andrew., *Cooperative Security at Sea in the Waters between the Middle East and the Asia-Pacific* di dalam buku *Maritime Capacity Building in the Asia-Pacific Region*, Papers in Australian Maritime Affairs no.30
- Common, David Dewitt. *Comprehensive, and Cooperative Security*, Pacific Review, Vol.7 No.1 (1994)
- Connie Rahakundini Bakrie, *Maritime Security & Safety di Selat Malaka* Harian Seputar Indonesia, 3 November 2010
- C. S. Kuppuswamy, *India's Look East Policy - A Review*, Paper no. 3662, 12 Februari 2010
- Dail Umamil. *Profil Transportasi Laut*, Subdit Transportasi Laut, 2011
- Dirgo D. Purbo, *Energy Security dan Pertahanan Negara Indonesia Abad 21*, Kursus Strategi Perang Semesta (KSPS) Mata Pelajaran Kajian Perang Semesta di Dunia SESKOAD, Bandung ,2008
- Dirgo D. Purbo, *Perlu Dibentuk Dewan Strategi Kepentingan Nasional Republik Indonesia*, Jurnal Intelijen & Kontra Intelijen volume VI no. 34. CSICI, Desember 2010
- Dirjen Hukum dan Perjanjian Internasional, *Upaya Diplomasi Menyelesaikan Sengketa Perbatasan*, Tabloid Diplomasi no.35 tahun III
- Edhi Nuswantoro, *Pengelolaan Keamanan Selat Malaka Secara Terpadu*. Departemen Luar Negeri: Medan, 2005.
- Engdahl, F. William., *Chokepoint! The Geopolitical Stakes of the Saffron Revolution*, 15 October 2007
- Fereidun Fesharaki, *Energy And The Asian Security Nexus*, Journal of International Affairs v53 (Fall, 1999)
- Guoixing, Ji., *Asian Pacific SLOC Security : The China Factor*
- Guoxing, Ji., *SLOC Security in the Asia Pacific*, Center Occasional Paper Asia-Pacific Center For Security Studies Honolulu, Hawaii, Februari 2000
- Hasim Purba, *KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK) FENOMENA GLOBAL: Suatu Kajian Aspek Hukum*, Dosen Fakultas Hukum USU, Jurnal Equality, Vol. 11 No. 2 Agustus 2006
- Hasjim Djalal, *Persoalan Selat Malaka – Singapura*, Jurnal Negarawan no.01 Agustus 2006



- Hasjim Djalal, *The Development of Cooperation on the Straits of Malacca and Singapore*, Kuala Lumpur, 24/11/2008
- Herberg, Mikkal E. *The Geopolitics of Energy and the Malacca Straits*, The National Bureau of Asia Research, The Woodrow Wilson Center for International Scholars, Washington, D.C. November 14, 2006
- Ibrahim, H., *Analysis of Carrying Capacity and Critical Governance Strategies for the Straits of Malacca*. Paper presented at the 6th MIMA International Conference on the Straits of Malacca "Chartering the Future", Kuala Lumpur, Malaysia 2009
- Juwono Sudarsono, *Keamanan Navigasi Selat Malaka*, di dalam buku *Malacca Strait on Global Spot*, KAHMI 2005
- Kaplan, Robert. D, *The Reverse of Geography*, Foreign Policy, 2009
- Kaplan, Robert. D, *China's Two Ocean Strategy*, 2009
- Kaplan, Robert. D, *Center Stage for the Twenty-first Century, Power Plays in the Indian Ocean*, Foreign Affairs, 2009
- Kong, Lee Seng., *Enhancing Navigational Safety in the Malacca and Singapore Strait*, di dalam buku *Malacca Strait on Global Spot*, KAHMI 2005
- Lehr, Peter, *VIOLENCE AT SEA : PIRACY IN THE AGE OF GLOBAL TERRORISM*, Routledge 2007
- Lin, Christina Y. , *Militarisation of China's Energy Security Policy – Defence Cooperation and WMD Proliferation Along its String of Pearls in the Indian Ocean*, ISPSW Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung, Berlin, Germany
- Mabes TNI-AL Jakarta, "Pengamanan Selat Malaka",. 2007
- Mabes TNI-AL Jakarta, "Keamanan Laut dan Tnanggung Jawab Indonesia: Tantangan dan Kendala", makalah TNI-AL yang disampaikan pada Lokakarya Hukum Laut Internasional, Yogyakarta, 13-15 Desember 2004
- Mokhzani Zubir, *The Strategic Value Of The Strait Of Malacca*, <http://www.mima.gov.my/mima/htmls/papers/pdf/mokhzani/strategic-value.pdf>
- Mukhaer Pakkanna, PELABUHAN INDONESIA HANYA FEEDER?, peneliti CIDES, Official Website STIE Ahmad Dahlan Jakarta, 1 Juni 2011
- Num, Mak Joon. *Unilateral and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits*, ISEAS 2004

- Nur Rahmat Yuliantoro, *Keamanan Selat Malaka : “Nafas Hidup” Sang Naga Versus “Kebebalan” Paman Sam*, 9 Mei 2005
- Pena, Joyce Dela. *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*, Stanford Journal of International Relations, Spring 2009
- Pehrson, Christopher J., *String Of Pearls: Meeting The Challenge Of China’s Rising Power Across The Asian Littoral*, Juli 2006, <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/>
- Pokja bidang Geostrategis & Tannas Lemhanas RI, *Ketahanan Nasional Indonesia*, Lemhanas, 2003.
- Purbo S.Suwondo, *Geopolitics in Southeast Asia : An Indonesian View*, Desember 1987, dipresentasikan pada Konferensi *International Security Council “Geopolitics of Security in the Greater Pacific Basin”*
- Ramli H. Nik, *MARITIME TERRORIST THREATS IN THE STRAITS OF MALACCA: A REALITY OR MYTH?*, Paper Series PIPVTR November 2008. A paper presented at LIMA 2007 International Maritime Conference, Langkawi, Malaysia on 2 Dec 2007
- Raymond, Catherine Zara. *Piracy and armed robbery in the Malacca Strait: a problem solved?*, Naval War College Review 2009
- Revrisond Baswir, *BAHAYA GLOBALISASI NEOLIBERAL*, Pusat Studi Ekonomi Pancasila UGM, 2005
- Richardson, *The Bay of Bengal: Ignored or Indispensible?*, Opinion Asia, Oktober 2006, <http://opinionasia.com/BayofBengalIgnoredorIndispensible>
- Sluiman, Lieutenant Dr. Ir. F. J. and Commander Ph. H. de Koning, Royal Netherlands Navy Reserve, *NAVAL VESSEL TRAFFIC SERVICES Enhancing the Safety of Merchant Shipping in Maritime Security Operations*, Naval War College Review, Summer 2010, Vol. 63, No. 3
- Situs Kementerian Luar Negeri, <http://www.deplu.go.id>
- Situs resmi PT Pelindo I <http://www.inaport1.co.id>
- Time’s Online, *How to Defeat Pirates: Success in the Strait*, 22 April 2009

**NARASUMBER**

Dirgo D. Purbo, *Analisis Geopolitik Energi PASKAL* dan Dosen Tamu KSKN UI

Djumantoro Purbo, Senior Advisor Kementerian Luar Negeri RI



## LAMPIRAN

### PANDUAN PENGUMPULAN DATA KUALITATIF

#### Aspek Geostrategis Selat Malaka

#### Dalam Konteks Ketahanan Nasional Indonesia

#### Abad 21

Unit Analisis dan Sub Variabel	Informasi Lanjutan	Sumber Data/ Metode
Selat Malaka Jantung Maritim Abad 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pergeseran pusat ekonomi dunia dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik sejak akhir abad 20</li> <li>• Posisi Selat Malaka di antara dua Samudera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data Sekunder : literatur/kepuustakaan</li> <li>• Penelitian dokumentasi</li> <li>• Bimbingan dari Bantarto Bandoro selaku dosen pembimbing.</li> <li>• Wawancara Mendalam dengan Dirgo D. Purbo</li> </ul>
Globalisasi Perdagangan Maritim	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chokeypoint &amp; Hub Port</li> <li>• Consolidated Ocean Web Of Communication (COWOC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi dari Jurnal Intelijen dan Kontra Intelijen no.36/ 2011, Jurnal CSICI</li> <li>• Wawancara Mendalam dengan Dirgo D. Purbo</li> </ul>
<i>Energy Security</i> di Asia Timur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerawanan Energi di Asia Timur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam dengan Dirgo D. Purbo</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernisasi Angkatan Laut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi, laporan CSCAP 2009</li> <li>• Data Sekunder : literatur/ke pustakaan</li> </ul>
Kontestasi Maritim di Samudera India	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nilai strategis Samudera India</li> <li>• Siapa saja negara yang bermain?</li> <li>• Apa saja kepentingan mereka</li> <li>• Bagaimana kompetisi di antara mereka</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data Sekunder : literatur/ke pustakaan terutama dari buku <i>Monsoon</i>, Robert D. Kaplan 2010 serta buku Seri Geopolitik Purbo S. Suwondo</li> <li>• Bimbingan dari Bantarto Bandoro selaku dosen pembimbing.</li> </ul>
Implikasi Geostrategik terhadap selat Malaka	<p>Pemetaan dampak geostrategis akibat konstelasi geopolitik internasional di Asia Timur dan Samudera Hindia → berupa 3 isu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bimbingan dari Purbo S. Suwondo selaku dosen pembimbing</li> <li>• Wawancara Mendalam dengan Dirgo D. Purbo. Khususnya analisis terkait isu keamanan (<i>security</i>) dan keselamatan pelayaran &amp; lingkungan (<i>navigational safety &amp; environment</i>)</li> </ul>
Ancaman Keamanan di Selat Malaka	<p>Apa saja jenis ancaman keamanan yang sudah dan potensial terjadi di Selat Malaka</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi dari IMO dan IMB 2003 hingga 2009</li> </ul>
Keselamatan Pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi fisik selat yang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi dari</li> </ul>

& Lingkungan di Selat Malaka	<p>kurang menguntungkan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah trafik kapal yang semakin padat</li> </ul>	<i>Marine Department Peninsular Malaysia</i>
Logistik Perdagangan Maritim di Selat Malaka	<p>Minimnya kualitas pelabuhan Indonesia sebagai logistik perdagangan di Selat Malaka</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi dari Biro Riset LMFE UI dan Widyaiswara Kementerian Perdagangan</li> </ul>
Peranan Indonesia Dalam Mengelola Aspek Geostrategis Selat Malaka	<p>Rute alternatif yang bisa disiapkan Indonesia karena kekayaan geografisnya berupa ALKI I, II dan III</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam dengan Djumantoro Purbo</li> <li>• Wawancara Mendalam dengan Dirgo D. Purbo</li> </ul>
Tantangan Internasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internasionalisasi Selat Malaka</li> <li>• Upaya Negara-negara Pengguna Selat</li> <li>• Era Perdagangan Bebas Dunia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wawancara Mendalam dengan Djumantoro Purbo</li> <li>• Data Sekunder : literatur/kepuustakaan</li> </ul>
Tantangan Regional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negara – negara Sekitar Perairan Selat Malaka</li> <li>• ASEAN <i>Connectivity</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi ASEAN</li> <li>• Wawancara Mendalam dengan Djumantoro Purbo</li> </ul>
Kapasitas Pertahanan dalam Menangkal Ancaman Keamanan (Security Threat) di Selat Malaka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anggaran Pertahanan Indonesia</li> <li>• Kapabilitas Angkatan Laut Indonesia</li> <li>• Lantamal I</li> <li>• Lantamal IV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi dari Mabes TNI – AL, Bakorkamla dan Departemen Pertahanan, juga <i>Military Balance 2010</i></li> <li>• Data Sekunder : literatur/kepuustakaan</li> </ul>

<p>Kapasitas Menjaga Keselamatan Pelayaran dan Lingkungan (<i>Navigational Safety and Environment</i>) di Selat Malaka</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasilitas kenavigasian yang ada</li> <li>• Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)</li> <li>• Naval VTS (Vessel Traffic Services)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi dari Dirjen Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan RI</li> <li>• Wawancara Mendalam dengan Djumantoro Purbo</li> </ul>
<p>Kapasitas Infrastruktur Perdagangan di Selat Malaka</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktur Lunak → kebijakan UU KEK</li> <li>• Infrastruktur Fisik → Pelabuhan Indonesia Pelindo I di Selat Malaka</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penelitian dokumentasi dari BAPPENAS, USAID dan Departemen Perindustrian &amp; Perdagangan</li> <li>• Wawancara Mendalam dengan Djumantoro Purbo</li> <li>• Data Sekunder : literatur/kepuustakaan dari jurnal <i>Global Justice Update</i>, jurnal <i>CSICI</i> dan jurnal <i>Equality</i></li> </ul>
<p>Konsep Geopolitik dan Geostrategik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definisi Geopolitik, Geostrategik dan Geoekonomi</li> <li>• Definisi Chokepoint</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bimbingan dari Purbo S. Suwondo selaku dosen pembimbing</li> <li>• Data Sekunder : literatur/kepuustakaan – Buku Seri Geopolitik Purbo S. Suwondo 3 Jilid</li> </ul>