

# Kesiapan Kekuatan Laut Indonesia Dalam Menghadapi Keamanan Maritim Indonesia di Asia Tenggara

## AA Banyu Perwita dan Yugolastarob Komeini\*

*This writing focuses on the maritim security of Indonesia, especially in Southeast Asia. The picture of this writing provides maritim security problem faced by Indonesia in traditional and non traditional issues and how Indonesia responses them in the frame of sea power.*

*To do so, this article bestows sea power and maritim security to analyze the problem. Based on the data and analysis, this writing found that Indonesia faces a lot of maritime security situations while Indonesia's sea power still stays stagnan on green water navy capability. In brief, Indonesia's sea power in weapon system still lacks of capability in protecting its maritim security.*

### Pendahuluan

Masalah-masalah keamanan sebagai kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antar negara untuk keamanan. Pencarian dan kompetisi itu diwujudkan misalnya melalui konfrontasi, perlombaan senjata (*arms race*) dan perang. Di sisi lain, keamanan juga berbicara tentang masalah keamanan intranegara (*intrastate security problem*) dan masalah keamanan lintas-nasional (*transnational security problem*).<sup>1</sup>

Pada awalnya tidak terdapat sama sekali sebutan secara khusus tentang keamanan maritim ketika pertemuan *Informal Consultative Process* (ICP) dimulai pada 2001. Sejauh kata “keamanan” dan “laut” dijadikan rujukan, dokumen pada 2001 hanya menyebutkan bahwa ancaman terhadap perdamaian dan keamanan internasional yang datang dari laut harus dilihat dari konteks “kegiatan-kegiatan ilegal” di laut seperti seperti illicit traffic dalam obatobatan narkotik dan zat-zat psikotropik, pemindahan para migran yang

---

<sup>1</sup> Makmur Keliat, Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 13, Nomor 1, Juli 2009 (111-129), ISSN 1410-4946, h. 114.

ilegal dan kejahatan terorganisir. Karena itu, pembicaraan pembajakan dan perompakan bersenjata harus dilihat dari konteks kegiatan-kegiatan ilegal ini.<sup>2</sup>

### **Keamanan Maritim: Definisi dan Pengertian**

Sebutan untuk “keamanan maritim” baru muncul sebagai suatu konsep ilmiah pada tahun 2005. Satu hal yang menarik dari pertemuan tahun 2005 adalah adanya ketidakpuasan dari suatu delegasi dalam laporan yang dibuat ICP kepada Sekjen PBB karena mengaitkan *Proliferation Security Initiative* (PSI) dalam diskusi tentang keamanan maritim. Seperti yang diketahui, PSI merupakan inisiatif yang dilakukan Amerika Serikat (AS) pasca 11 September untuk menghadapi terorisme internasional. Tampaknya, keberatan ini terkait dengan adanya otoritas dari PSI untuk melakukan tindakan sepihak melalui pencegahan (interdiction) terhadap kapal-kapal yang diduga dapat digunakan oleh kelompok teroris internasional. Karena itu dalam pertemuan ini disebutkan bahwa “negara-negara harus bertindak secara ketat sesuai dengan hukum laut internasional dan menghindari penerapan kebijakan-kebijakan unilateral apapun yang bertentangan dengan norma-norma hukum yang ada yang berasal dari UNCLOS”.<sup>3</sup>

Meski demikian, kiranya perlu pula digarisbawahi bahwa walau tidak terdapat definisi tentang keamanan maritim di tataran internasional, terdapat kesepakatan tentang beberapa komponen ancaman yang dianggap membahayakan “keamanan maritim” tersebut. Identifikasi yang dilakukan terhadap dokumen *The Present Addendum to the Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea (A/63/63)*, keamanan maritim dikaitkan dengan penanganan terhadap tiga isu ancaman yaitu: (1) tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai (terrorist acts against shipping and offshore installations) (2) pembajakan dan perampokan bersenjata (piracy and armed robbery against ships) (3) lalu lintas obat terlarang dan narkotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik (illicit

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, h. 116.

<sup>3</sup> *Ibid.*

traffic in narcotic drugs and psychotropic substances). Di samping itu terdapat pula kesepakatan bahwa skope ancaman terhadap keamanan maritim bersifat global dan karena itu membutuhkan kerjasama internasional, khususnya dari negara-negara pantai (costal states) dalam penanganannya. Namun jika dilihat secara lebih jauh, muatan seperti ini tidak berarti pula bahwa peranan dari negara khususnya pelibatan sektor militer (Angkatan Laut) dalam penanganannya menjadi tidak penting.<sup>4</sup>

**Tabel 1: Kebijakan Keamanan Maritim Terpadu<sup>5</sup>**

No	Kategori	Sub Kategori	Uraian
1.	Pembedaan Zona	Nasional	Wilayah Pantai Laut Teritorial Contiguous Zone Zona Ekonomi Eksklusif
		Transnasional	Exploitation of sea-bed resources, management of living resources freedom of navigation
2.	Aktor	Negara	Yang berbasis hukum-diplomatik Yang berbasis seperti tentara untuk masa perang Yang berbasis penegakan hukum untuk masa damai Yang berbasis fungsional dan sumber daya alam
		Sipil	Yang berbasis profit dan non profit

### **Permasalahan Keamanan Maritim Indonesia di Asia Tenggara?**

Negara-negara di Asia Tenggara juga bergantung pada perdagangan maritim dalam membangun perekonomian negara. Negara-negara di wilayah tersebut dikelilingi oleh Laut Andaman, Selat Malaka, Selat Singapura, Teluk Thailand, Selat Lombok, Laut Sulawesi, Laut Sulu, dan Laut Cina Selatan. Jalur laut yang merentang dari Selat Malaka melalui Selat Singapura sampai ke Laut Cina Selatan adalah jalur laut yang tersibuk

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> *Ibid.*

di dunia. Jalur ini melayani lalu lintas lebih dari sepertiga perdagangan global. Lebih dari 80% minyak yang diimpor Jepang, Korea Selatan, dan Cina dari Teluk Persia diangkut melalui jalur laut. Kapal-kapal yang melalui rute laut ini jumlahnya cukup besar, mulai dari 50.000 sampai 330.000 setiap tahunnya. Tanpa jalur laut maritim yang aman, maka dapat dipastikan bahwa ekonomi kawasan Asia, terutama Asia Tenggara, akan terpengaruh.<sup>6</sup>

Dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia 2003 dinyatakan bahwa Indonesia memiliki sejumlah persoalan perbatasan di wilayah perbatasan laut (sea dispute border) dengan 10 (sepuluh) negara tetangga.<sup>7</sup> Berikut permasalahan perbatasan laut Indonesia dengan beberapa negara.<sup>8</sup>

### **1. Indonesia-Malaysia**

Kesepakatan yang sudah ada antara Indonesia dengan Malaysia di wilayah perbatasan adalah garis batas Landas Kontinen di Selat Malaka dan Laut Natuna berdasarkan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Malaysia tentang penetapan garis batas landas kontinen antara kedua negara (*Agreement Between Government of the Republic Indonesia and Government Malaysia relating to the delimitation of the continental shelves between the two countries*), tanggal 27 Oktober 1969 dan diratifikasi dengan Keppres Nomor 89 Tahun 1969. Berikutnya adalah Penetapan Garis Batas Laut Wilayah RI – Malaysia di Selat Malaka pada tanggal 17 Maret 1970 di Jakarta dan diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1971 tanggal 10 Maret 1971. Namun untuk garis batas ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) di Selat Malaka dan Laut China Selatan antara kedua negara belum ada kesepakatan.

Perbatasan Indonesia dengan Malaysia di Kalimantan Timur (perairan

---

<sup>6</sup> Bantarto Bandoro dan Anak Agung Banyu Perwita, Ancaman Terorisme Maritim: Keamanan Maritim Indonesia dan Asia Tenggara, dalam Anak Agung Banyu Perwita dan Bantarto Bandoro (ed), Pengantar Kajian Strategis, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013, h. 72.

<sup>7</sup> Republik Indonesia, Buku Putih Pertahanan 2003.

<sup>8</sup> Republik Indonesia, Markas Besar TNI Angkatan Laut.

Pulau Sebatik dan sekitarnya) dan Perairan Selat Malaka bagian Selatan, hingga saat ini masih dalam proses perundingan. Pada segmen di Laut Sulawesi, Indonesia menghendaki perundingan batas laut teritorial terlebih dulu baru kemudian merundingkan ZEE dan Landas Kontinen. Pihak Malaysia berpendapat perundingan batas maritim harus dilakukan dalam satu paket, yaitu menentukan batas laut teritorial, Zona Tambahan, ZEE dan Landas Kontinen. Sementara pada segmen Selat Malaka bagian Selatan, Indonesia dan Malaysia masih sebatas tukar-menukar peta ilustrasi batas laut teritorial kedua negara.

## **2. Indonesia-Thailand**

Indonesia dan Thailand telah mengadakan perjanjian landas kontinen di Bangkok pada tanggal 17 Desember 1971, perjanjian tersebut telah diratifikasi dengan Keppres Nomor 21 Tahun 1972. Perjanjian perbatasan tersebut merupakan batas landas kontinen di Utara Selat Malaka dan Laut Andaman. Selain itu juga telah dilaksanakan perjanjian batas landas kontinen antara tiga negara yaitu Indonesia, Thailand dan Malaysia yang diadakan di Kuala Lumpur pada tanggal 21 Desember 1971. Perjanjian ini telah diratifikasi dengan Keppres Nomor 20 Tahun 1972. Perbatasan antara Indonesia dengan Thailand yang belum diselesaikan khususnya adalah perjanjian ZEE.

## **3. Indonesia-India**

Indonesia dan India telah mengadakan perjanjian batas landas kontinen di Jakarta pada tanggal 8 Agustus 1974 dan telah diratifikasi dengan Keppres Nomor 51 Tahun 1974 yang meliputi perbatasan antara Pulau Sumatera dengan Nicobar. Selanjutnya dilakukan perjanjian perpanjangan batas landas kontinen di New Dehli pada tanggal 14 Januari 1977 dan diratifikasi dengan Keppres Nomor 26 Tahun 1977 yang meliputi Laut Andaman dan Samudera Hindia. Perbatasan tiga negara, Indonesia-India- Thailand juga telah diselesaikan, terutama batas landas kontinen di daerah barat laut

sekitar Pulau Nicobar dan Andaman. Perjanjian dilaksanakan di New Delhi pada tanggal 22 Juni 1978 dan diratifikasi dengan Keppres Nomor 25 Tahun 1978. Namun demikian kedua negara belum membuat perjanjian perbatasan ZEE.

#### **4. Indonesia-Singapura**

Perjanjian perbatasan maritim antara Indonesia dengan Singapura telah dilaksanakan mulai tahun 1973 yang menetapkan 6 titik koordinat sebagai batas kedua negara. Perjanjian tersebut kemudian diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 7 tahun 1973. Permasalahan yang muncul adalah belum adanya perjanjian batas laut teritorial bagian timur dan barat di Selat Singapura. Hal ini akan menimbulkan kerawanan, karena Singapura melakukan kegiatan reklamasi wilayah daratannya. Reklamasi tersebut mengakibatkan wilayah Singapura bertambah ke selatan atau ke Wilayah Indonesia. Penentuan batas maritim di sebelah Barat dan Timur Selat Singapura memerlukan perjanjian tiga negara antara Indonesia, Singapura dan Malaysia. Perundingan perbatasan kedua negara pada Segmen Timur, terakhir dilaksanakan pada 8-9 Februari 2012 di Bali (perundingan ke-2).

#### **5. Indonesia-Vietnam**

Perbatasan Indonesia – Vietnam di Laut China Selatan telah dicapai kesepakatan, terutama batas landas kontinen pada tanggal 26 Juni 2002. Akan tetapi perjanjian perbatasan tersebut belum diratifikasi oleh Indonesia. Selanjutnya Indonesia dan Vietnam perlu membuat perjanjian perbatasan ZEE di Laut China Selatan. Perundingan perbatasan kedua negara terakhir dilaksanakan pada 25-28 Juli 2011 di Hanoi (perundingan ke-3).

#### **6. Indonesia-Filipina**

Perundingan RI – Philipina sudah berlangsung 6 kali yang dilaksanakan secara bergantian setiap 3 – 4 bulan sekali. Dalam

perundingan di Manado tahun 2004, Filipina sudah tidak mempermasalahkan lagi status Pulau Miangas, dan sepenuhnya mengakui sebagai milik Indonesia. Hasil perundingan terakhir penentuan garis batas maritim Indonesia-Filipina dilakukan pada bulan Desember 2005 di Batam. Indonesia menggunakan metode *proportionality* dengan memperhitungkan *length of coastline/ baseline* kedua negara, sedangkan Filipina memakai metode *median line*. Untuk itu dalam perundingan yang akan datang kedua negara sepakat membentuk *Technical Sub-Working Group* untuk membicarakan secara teknis opsi-opsi yang akan diambil.

## **7. Indonesia-Palau**

Perbatasan Indonesia dengan Palau terletak di sebelah utara Papua. Palau telah menerbitkan peta yang menggambarkan rencana batas “Zona Perikanan/ZEE” yang diduga melampaui batas yurisdiksi wilayah Indonesia. Hal ini terbukti dengan banyaknya nelayan Indonesia yang melanggar wilayah perikanan Palau. Permasalahan ini timbul karena jarak antara Palau dengan Wilayah Indonesia kurang dari 400 mil sehingga ada daerah yang *overlapping* untuk ZEE dan Landas Kontinen. Perundingan perbatasan kedua negara terakhir dilaksanakan pada 29 Februari - 1 Maret 2012 di Manila (perundingan ke-3).

## **8. Indonesia-Papua New Guinea**

Perbatasan Indonesia dengan Papua New Guinea telah ditetapkan sejak 22 Mei 1885, yaitu pada meridian 141 bujur timur, dari pantai utara sampai selatan Papua. Perjanjian itu dilanjutkan antara Belanda-Inggris pada tahun 1895 dan antara Indonesia-Papua New Guinea pada tahun 1973, ditetapkan bahwa perbatasan dimulai dari pantai utara sampai dengan Sungai Fly pada meridian 141° 00' 00”

bujur timur, mengikuti Sungai Fly dan batas tersebut berlanjut pada meridian 141° 01' 10" bujur timur sampai pantai selatan Papua. Permasalahan yang timbul telah dapat diatasi yaitu pelintas batas, penegasan garis batas dan lainnya, melalui pertemuan rutin antara delegasi kedua negara. Masalah yang perlu diselesaikan adalah batas ZEE sebagai kelanjutan dari batas darat.

## **9. Indonesia-Australia**

Perjanjian Batas Landas Kontinen antara Indonesia-Australia yang dibuat pada 9 Oktober 1972 tidak mencakup gap sepanjang 130 mil di selatan Timor Leste. Perbatasan Landas Kontinen dan ZEE yang lain, yaitu menyangkut Pulau Ashmore dan Cartier serta Pulau Christmas telah disepakati dan telah ditandatangani oleh kedua negara pada tanggal 14 Maret 1997, sehingga praktis tidak ada masalah lagi. Mengenai batas maritim antara Indonesia–Australia telah dicapai kesepakatan yang ditandatangani pada 1969, 1972 dan terakhir 1997.

## **10. Indonesia-Timor Leste**

Perundingan batas maritim antara Indonesia dan Timor Leste belum pernah dilakukan, karena Indonesia menghendaki penyelesaian batas darat terlebih dahulu baru dilakukan perundingan batas maritim. Dengan belum selesainya batas maritim kedua negara maka diperlukan langkah-langkah terpadu untuk segera mengadakan pertemuan guna membahas masalah perbatasan maritim kedua negara. Permasalahan yang akan sulit disepakati adalah adanya kantong (*enclave*) Oekusi di Timor Barat. Selain itu juga adanya *entry/exit point* Alur Laut Kepulauan Indonesia III A dan III B tepat di utara wilayah Timor Leste.

Berbagai permasalahan perbatasan di laut yang kini dihadapi Indonesia menjadi salah satu permasalahan penting dalam keamanan maritim Indonesia. pada aspek pertahanan, permasalahan perbatasan tidak hanya menyangkut ancaman tradisional, seperti halnya kedaulatan teritorial,



namun juga menciptakan ruang-ruang isu keamanan non tradisional. seperti, kejahatan lintas batas termasuk penyelundupan manusia, dan perompak laut, senjata dan obat terlarang, terorisme, dan pencurian ikan.

Dampak dari ancaman non tradisional terhadap keamanan maritim Indonesia sudah seringkali terjadi. Indonesia mengalami kerugian keuangan yang sangat besar. Data yang dikeluarkan Kementerian Pertahanan, misalnya, menunjukkan kerugian Indonesia sebesar US\$ 2 Milyar pertahunnya dari pencurian ikan, US\$ 1 Milyar dari penyelundupan melalui jalur laut nasional, Rp. 2 Triliun dari eksploitasi dan penggalian pasir gelap dan Rp. 30 Triliun dari penjarahan hutan (*illegal logging*).<sup>9</sup>

Sementara itu, dari catatan yang dikeluarkan *International Maritime Bureau* (IMB), perompakan kapal di kawasan Selat Malaka cenderung mengalami peningkatan yang sangat drastis sejak tahun 1999. Pada tahun 1999, jumlah perompakan yang terjadi di Selat Malaka dalam wilayah laut Indonesia adalah 113 dari 285 kasus atau 39,6% dari jumlah total kasus yang dilaporkan. Sementara pada tahun 2000 terjadi peningkatan kasus perompakan menjadi 119 kasus. Resiko ini tentunya mengancam sekitar 90% perdagangan laut di dunia.<sup>10</sup>

Faktor-faktor yang mempengaruhi keamanan kawasan Asia Tenggara, seperti adanya kepentingan atas kekayaan sumber laut dan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) dan keamanan maritim yang menjadi perhatian utama dari angkatan laut untuk mengatasi berbagai ancaman kedaulatan nasional yang berasal dari faktor eksternal, seperti persoalan bajak laut, penyelundupan senjata, masalah narkoba, sampai pada imigran gelap.<sup>11</sup> Karena itu, dalam konteks keamanan regional di kawasan Asia Tenggara, sejumlah isu keamanan masih mewarnai kawasan ini, seperti konflik yang

---

<sup>9</sup> Bantarto Bandoro dan Anak Agung Banyu Perwita, *Ancaman Terorisme Maritim: Keamanan Maritim Indonesia dan Asia Tenggara*, *Op. Cit*, h. 81.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Craig Snyder, *Maritime Security in Southeast Asia*, dalam Kingsbury (ed), *Violence in Between: Conflict and Security in Archipelagic Southeast Asia*, dalam Connie Rahakundini Bakrie, *Pertahanan Negara dan Postur TNI Ideal*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007, h. 65.

bersumber pada klaim teritorial, keamanan jalur pelayaran dan perdagangan, terorisme, perompakan, bajak laut, dan penyelundupan.<sup>12</sup>

### **Mengapa Indonesia Perlu Membangun Kekuatan Laut?: Definisi Konseptual**

Dalam ruang lingkup politik internasional, hubungan antar negara bersifat anarki. Situasi yang anarki juga mendorong aktor untuk terus mencapai kekuatan karena sistem internasional yang memandang kedaulatan sebagai sesuatu yang *absolute* yang mengarah pada terjadinya konflik adalah karena eksistensi sebuah negara adalah ancaman bagi negara lainnya.<sup>13</sup> Sehingga untuk mendapatkan sebuah keamanan (merasa aman terhadap adanya ancaman), negara perlu membangun kekuatan militer, baik pembangunan kekuatan militer yang bersandar pada kekuatan nasional dan aliansi sebagai bentuk dari maksimalisasi kekuatan atau implementasi strategi militer untuk mencapai makna keamanan, terutama pada keamanan maritim.<sup>14</sup>

Peranan kekuatan laut (*sea power*) pada aspek pertahanan ditujukan untuk mencapai keamanan maritim. Hal ini berjalan linear dengan kondisi geografis wilayah dunia. Kondisi geografis wilayah dunia menggambarkan bahwa ketergantungan negara-negara terhadap laut sangat besar. Ada beberapa alasan mengapa banyak negara bergantung pada wilayah geografis laut. *Pertama*, kurang lebih 70% wilayah di dunia didominasi oleh lautan. *Kedua*, kurang lebih 90% jalur perdagangan jika dilihat dari berat dan volumenya, menggunakan jalur perairan. *Ketiga*, pada garis pantai terdapat kota-kota besar dan adanya penduduk perkotaan dalam jarak 200 km dari garis pantai. *Keempat*, hukum Internasional memberikan kebebasan dalam memberdayakan kekayaan alam yang terdapat di laut terutama kepada pemilik wilayah tersebut. Dengan begitu pada bagian

---

<sup>12</sup> Direktorat Jenderal Strategi Pertahanan Direktorat Analisa Lingkungan Strategis, *Perkembangan Lingkungan Strategis dan Prediksi Ancaman Tahun 2008*, Januari, 2008. h. 6.

<sup>13</sup> Afrimadona dan Yugolastarob Komeini, *Perspektif-perspektif Utama Dalam Kajian Strategis*, dalam AA Banyu Perwita & Bantarto Bandoro, *Memahami Kajian Strategis*, Jakarta; Fisip UPN Press, 2012, h. 18-19.

<sup>14</sup> *Ibid.*

kedua, ketiga dan keempat mempengaruhi dalam perekonomian dan kepentingan nasional yang harus dilindungi dari berbagai ancaman.<sup>15</sup>

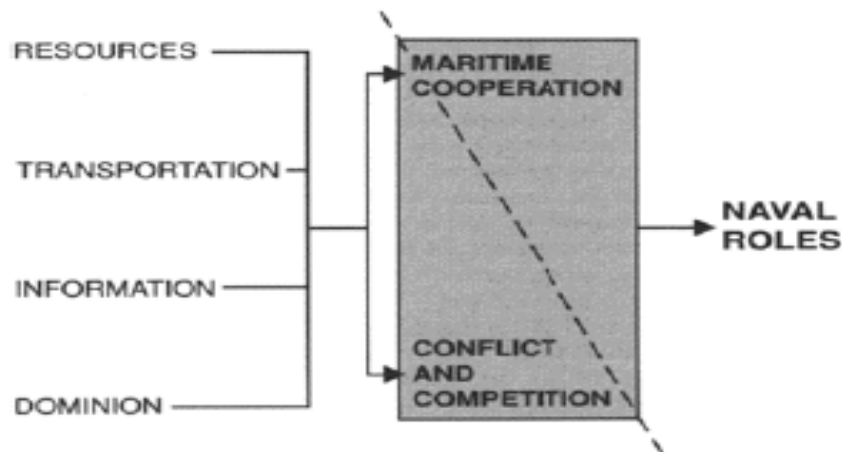
Pengembangan kekuatan laut juga merujuk pada faktor geografis wilayah. Faktor geografi memiliki 3 nilai strategis bagi kepentingan keberlangsungan hidup: **pertama**, bahwa geografi adalah area bermain bagi mereka yang merancang dan melaksanakan suatu strategi; **kedua**, bahwa geografi adalah parameter fisik yang secara unik membentuk pilihan-pilihan teknologi, taktik, sistem logistik, institusi, dan budaya militer suatu bangsa; dan **ketiga**, bahwa geografi merupakan suatu inspirasi yang membentuk pemahaman bersama tentang geopolitik dalam batas-batas fisik geografis tersebut.

Bagi negara kepulauan, seperti halnya Indonesia, keharusan memiliki kekuatan laut yang kuat dan terkoordinasi dengan baik merupakan sebuah kewajiban. Negara kepulauan mempunyai keuntungan yang beraneka ragam. Seperti yang telah tertulis dalam UNCLOS ( United Nation Convention of Law of The Sea) hukum laut tersebut memberi hak bagi kawasan kepulauan yang telah diatur dalam ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif ) dimana setiap bentangan yang memperluas suatu negara sampai sejauh 200 mil, memiliki hak untuk mengelola sumberdaya laut yang terdapat di dalamnya.

Kekuatan laut juga sangat berperan penting dalam menjaga keamanan wilayah negaranya terutama dalam menjaga pulau-pulau terluar yang rawan akan sengketa negara lain. Dengan terpenuhinya alat utama sistem persenjataan seperti kapal cepat, dan persenjataan militer yang memadai, akan menjadi salah satu pendukung utama guna menghadapi ancaman, terutama ancaman yang mengancam hasil sumberdaya laut, penyelundupan imigran gelap, serta melindungi kedaulatan bangsa dengan adanya ancaman sengketa wilayah perbatasan.

---

<sup>15</sup> Sam J. Tangredi, *Sea Power: Theory and Practice*, London: Butterworhts, 1984, h. 115.



Pengembangan kekuatan laut didasarkan pada enam prinsip karakteristik yang mempengaruhi kondisi kekuatan laut bangsa seperti letak geografis, sumber daya alam dan iklim, luas wilayah, karakter masyarakat dan karakter pemerintahannya.<sup>16</sup>. Berikut tabel dibawah yang menjelaskan proyeksi angkatan laut.

**Tabel 2: Proyeksi Angkatan Laut**

Proyeksi Angkatan Laut	Jangkauan kekuatan
Blue Water Navy	menjangkau samudra dan perairan antar benua. (kapal induk yang terdiri dari kapal induk sebagai inti, kapal jelajah, kapal selam dan kapal pendukung.)
Green Water Navy	wilayah litoral hingga batas terluar laut dangkal, wilayah kepulauan, dan pulau-pulau terluar suatu negara, Dimensi jangkauannya bisa mencapai ribuan mil. (Kekuatannya berupa kapal cepat rudal dan torpedo yang mampu menjangkau jarak 2000 mil)
Brown Water Navy	wilayah perairan di sekitar pantai atau yang biasa dikenal sebagai wilayah litoral. (terdiri dari kapal-kapal patroli dengan persenjataan defensif seperti meriam untuk tugas mendasar seperti operasi pantai dan perlindungan kegiatan ekonomi di perairan.)

Sumber data diolah dari Sam J. Tangredi, *Theory and practice*, London: Butterworths, 1984

<sup>16</sup>*Ibid*, h.119.

Tabel di atas menggambarkan bentuk tiga proyeksi kekuatan laut yaitu *Brown Water Navy*, *Green Water Navy*, dan *Blue Water Navy*.<sup>17</sup> *Brown Water Navy* adalah angkatan laut dengan kekuatan yang bisa melindungi serta mempertahankan wilayah perairan di sekitar pantai atau yang biasa dikenal sebagai wilayah litoral. Wilayah ini mencakup pesisir sampai laut lepas pantai berjarak ratusan mil, Lebih baik dari *Brown Water Navy*, *Green Water Navy* memiliki kekuatan yang bisa diproyeksikan hingga ke perairan antara batas terluar brown water hingga batas terluar laut dangkal, wilayah kepulauan, dan pulau-pulau terluar suatu negara.<sup>18</sup> Sedangkan *Blue Water Navy*, proyeksi kekuatannya telah menjangkau samudra dan perairan antar benua. Proyeksi kekuatan laut dalam menguasai medan jangkauannya tidak akan berjalan mulus jika tidak didukung dengan difungsikannya kapal perang dan persenjataan militer.

### **Pengembangan Kekuatan Laut Indonesia**

Secara geografis, wilayah kedaulatan Indonesia terdiri dari 17.508 pulau, menempatkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan wilayah laut, dengan garis pantai 81.000 km serta wilayah ZEE (Zone Ekonomi Eksklusif) seluas 4 juta km<sup>2</sup>.<sup>19</sup> Keadaan geografis ini menempatkan Indonesia sebagai negara yang memiliki jalur perlintasan mengingat fungsi laut sebagai jalur transportasi.<sup>20</sup> Aktivitas perairan di laut yang cukup penting bagi masyarakat internasional membuat keamanan laut di Indonesia menjadi faktor vital dalam keamanan mengingat wilayah perairan Indonesia digunakan sebagai jalur lalu lintas laut internasional (Alur Laut Kepulauan Indonesia, ALKI). Hal tersebut masih ditambah dengan kondisi geografis Indonesia yang memiliki 4 dari 9 *choke points*<sup>21</sup> di dunia yang sangat vital sebagai jalur transportasi laut untuk perdagangan dan jalur minyak, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda,

---

<sup>17</sup>Sam J. Tangredi, *Theory and practice*, Op. Cit.

<sup>18</sup>*Ibid.*

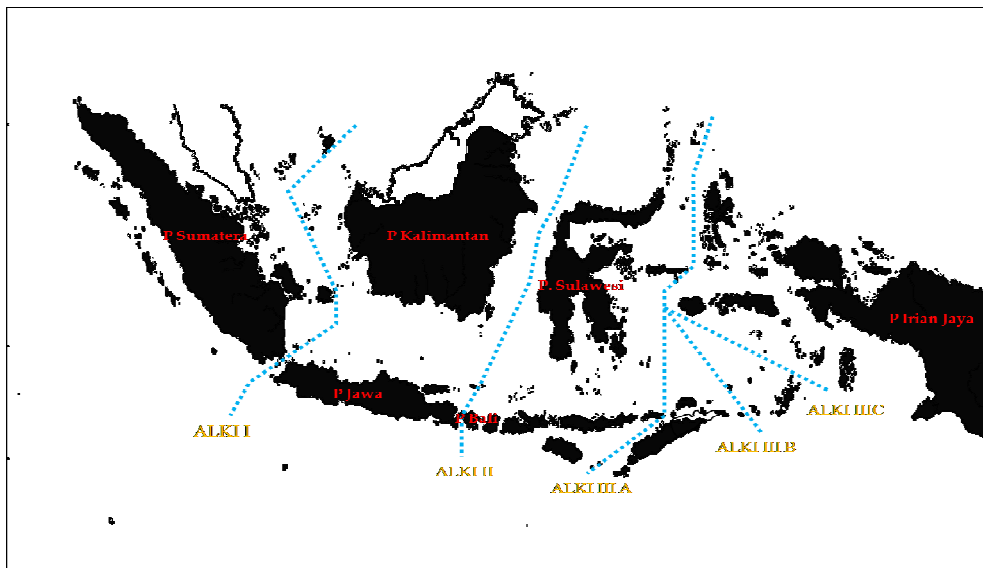
<sup>19</sup> Buku Putih Pertahanan Negara Republik Indonesia 2003; Pokja Puslitbang Strahan Balitbang Kemhan, *Konsepsi Postur Pertahanan Negara 2004-2014*.

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> Sembilan *choke points* tersebut adalah Selat Bab El Mandeb, Hormuz, Gibraltar, Suez, Terusan Panama, Malaka, Sunda, Lombok, dan Ombai Wetar.

Selat Lombok, dan Ombai Wetar. Karena itu, secara geopolitik, kondisi nasional Indonesia sangat dipengaruhi oleh perkembangan konteks strategis. Berikut peta penjelasan yang menggambarkan wilayah Indonesia yang menjadi Alur Laut Kepulauan Indonesia (gambar 1):

**Gambar 1: Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia(ALKI)**



Sumber diolah dari Andi Widjajanto, *Strategi Pertahanan Negara*, 2006.<sup>22</sup>

Kondisi geografis Indonesia yang sangat vital memerlukan sebuah penanganan gelar pasukan militer yang mampu mencerminkan kemampuan Indonesia sebagai negara kepulauan atau maritim.

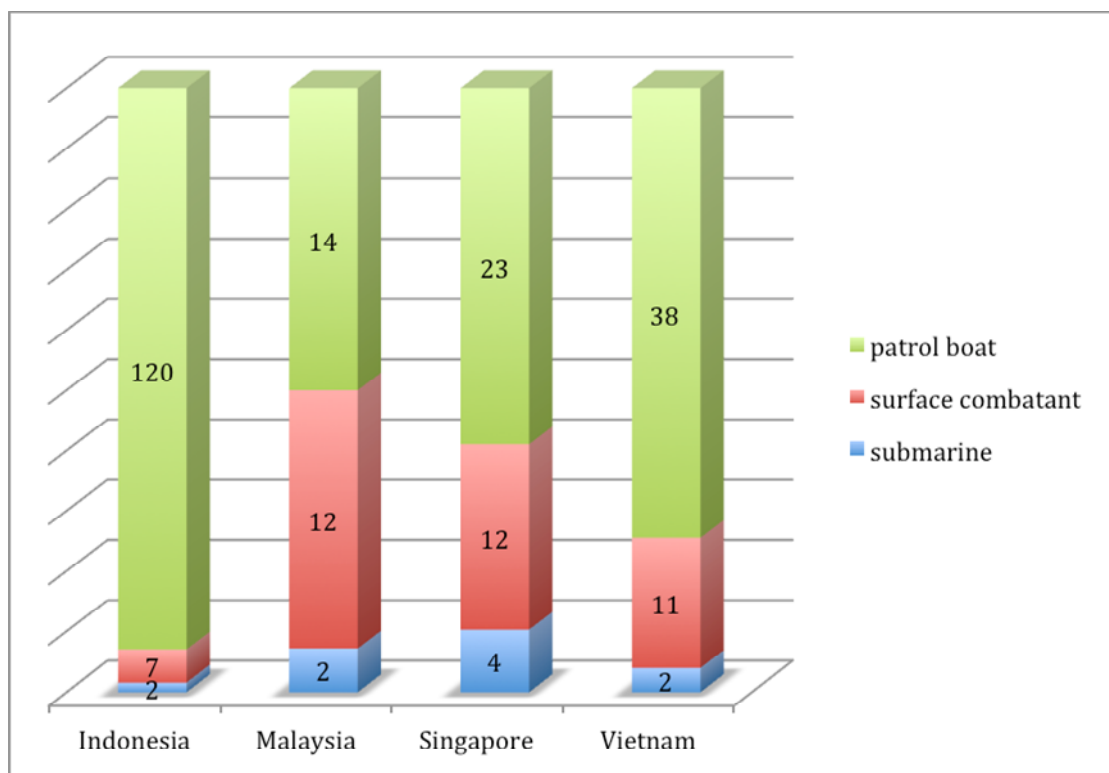
Postur kekuatan laut Indonesia saat ini menunjukkan bahwa karakter sistem senjata TNI AL 2012 masih mengarah pada ke tipe green water navy yang ditujukan untuk menjaga keutuhan wilayah laut teritorial. Saat ini, kekuatan TNI AL cenderung didominasi 11 jenis kapal patroli berjumlah 120, dengan didukung 7 fregate, 23 kapal corvette, serta 130 kapal pendukung dengan fungsi komando, penyapu ranjau, transport, pendarat, riset, dan survei maritim.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Andi Widjajanto, *Strategi Pertahanan Negara*, 2006.

<sup>23</sup> Andi Widjajanto dkk, *Dinamika Persenjataan dan Revitalisasi Industri Pertahanan*, Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press), 2012, h. 22.

Melihat kondisi alat utama sistem persenjataan untuk kekuatan laut Indonesia tersebut, maka dapat dipahami bahwa belum terdapat bentuk modernisasi yang mampu menjangkau keamanan maritim di seluruh wilayah perairan Indonesia, terutama di wilayah rawan dan strategis. Pengembangan kekuatan laut yang masih bersifat green water navy tersebut masih belum secara maksimal mampu menjalankan fungsinya pada tataran wilayah litoral hingga batas terluar laut dangkal, wilayah kepulauan, dan pulau-pulau terluar suatu negara. Hal ini terlihat pada masih banyaknya pekerjaan rumah yang harus diselesaikan Indonesia dalam mengatasi keamanan maritim, seperti sengketa perbatasan dan kejahatan transnasional yang kian marak di wilayah perairan Indonesia.

**Grafik 1: Kekuatan Laut Indonesia**

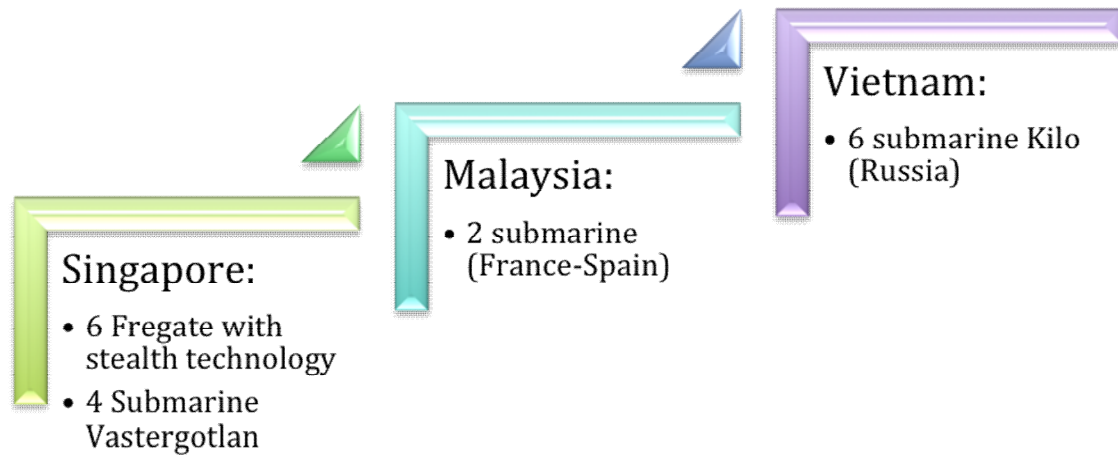


Data diolah dari International Institute for International Studies (IISS), *The Military Balance 2011-2012*, London: Oxford University Press, 2012

Di sisi lain, pengembangan kekuatan laut negara-negara lain di Asia Tenggara juga perlu diwaspadai. Beberapa negara sudah melakukan berbagai bentuk modernisasi alat utama sistem persenjataan yang lebih

modern dibandingkan Indonesia. bahkan, beberapa negara sudah mulai memproyeksikan penambahan kekuatan lautnya.

**Grafik 2: Modernisasi Negara-Negara Lain di Asia Tenggara**



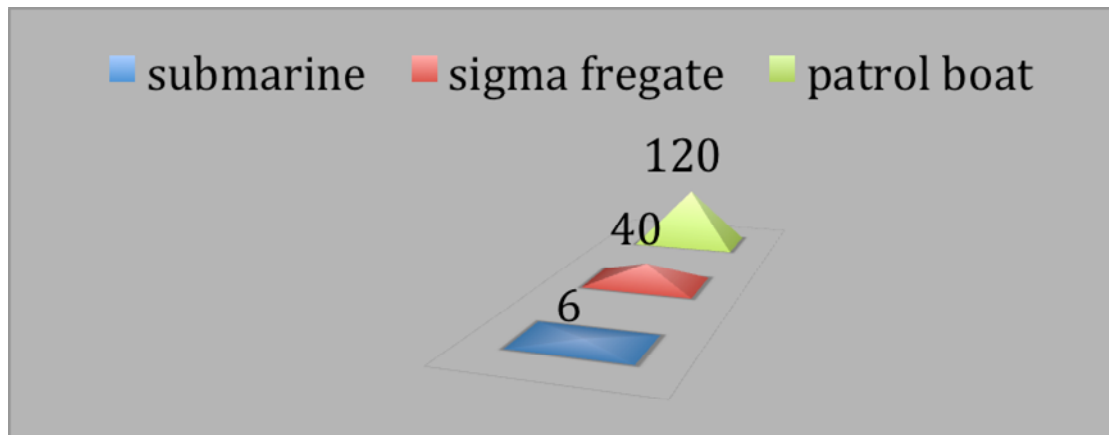
Data diolah dari International Institute for International Studies (IISS), *The Military Balance 2011-2012*, London: Oxford University Press, 2012

Saat ini, dalam mengimbangi berbagai ancaman dan tantangan untuk menghadapi keamanan maritim, Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk memperkuat kekuatan lautnya melalui pembentukan Sistem Armada Terpadu yang sesuai dengan perencanaan strategis jangka mendatang dalam Kekuatan Pertahanan Minimum atau Minimum Essential Force (MEF) 2024.

Pembangunan MEF tersebut akan mengarah pada penguatan kapal selam, frigate dan patroli. Berikut grafik di bawah:



### Grafik 3: Penguatan Sistem MEF Kekuatan Laut Indonesia 2024



Data diolah dari International Institute for International Studies (IISS), *The Military Balance 2011-2012*, London: Oxford University Press, 2012

Grafik di atas menjelaskan bahwa perencanaan modernisasi yang akan dicapai pada tahun 2024 dalam MEF menggambarkan adanya langkah penguatan sekaligus modernisasi kekuatan laut Indonesia. Meski begitu terdapat beberapa hal yang patut digarisbawahi, yaitu rasionalitas dan kuantitas seharusnya lebih menekankan pada *submarine* dan *frigate* sebagai bagian dari *blue water navy*, dengan tidak kembali stagnan pada kemampuan *green water navy* saja.

Dengan melihat pengembangan kekuatan laut dalam MEF terlihat jelas bahwa Indonesia belum mampu mengamankan keamanan maritimnya sekaligus tidak merefleksikan status Indonesia sebagai negara kepulauan, dan faktor geografis Indonesia yang memang menuntut pengembangan kekuatan laut sebagai tema utama dalam pengembangan kekuatan pertahanan Indonesia.

### Kesimpulan

Kondisi keamanan maritim Indonesia, terutama di Asia Tenggara yang menjadi area bermain pada ranah kebijakan luar negeri bagi Indonesia dalam berbagai bidang, menggambarkan adanya bentuk keamanan maritim yang perlu diwaspadai. Kondisi itu kemudian menuntut Indonesia, secara normal, untuk menghadirkan kekuatan laut yang mampu menjalankan

fungsinya dari sisi pertahanan-keamanan. Fakta yang menjelaskan bahwa masih terdapat kelemahan dalam modernisasi sistem pertahanan, terutama dari sisi persenjataan dan arah kebijakan pertahanan menghadirkan tanda tanya besar tentang kesiapan Indonesia dalam menghadapi keamanan maritimnya, terutama di Asia Tenggara.

Kronologis dan peningkatan jumlah ancaman dan status Indonesia sebagai negara kepulauan berdasarkan lingkup geografisnya menjadi indikator yang menjelaskan bahwa keamanan maritim Indonesia masih menjadi pekerjaan rumah yang perlu segera diselesaikan. Untuk itu, kiranya perlu dipahami bahwa perlunya keharusan untuk segera membenahi berbagai bentuk modernisasi persenjataan yang mampu mendukung penguatan kekuatan laut Indonesia mengingat dampak gangguan pada keamanan maritim Indonesia tidak hanya pada ancaman dari aktor negara namun juga aktor non negara.

**\*Keterangan penulis:**

AA Banyu Perwita adalah Guru Besar ilmu Hubungan Internasional, kini menjabat sebagai Wakil Rektor bidang Kemahasiswaan, Kerjasama dan Pemasaran, Universitas Presiden. Yugolastarob Komeini adalah staf pengajar tetap Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Presiden dan memperoleh Magister Pertahanan dari Universitas Pertahanan Indonesia.