

POROS MARITIM: DALAM KERANGKA SEJARAH MARITIM DAN EKONOMI PERTAHANAN

MARITIME FULCRUM: A MARITIME HISTORY AND DEFENSE ECONOMY FRAMEWORK

Wahyu Wardhana

Pusat Studi Sumber Daya Ekonomi Pertahanan – Universitas Pertahanan Indonesia
wahyu_w016@yahoo.com

Abstrak

Lautan dan samudra merupakan sumber daya yang tak terbatas di mana lautan telah digunakan sebagai sarana transportasi, sumber makanan, pertambangan dan perdagangan laut serta medium proyeksi kekuatan suatu negara. Nilai penting laut dan samudera di era globalisasi ditandai dengan meningkatnya lalu lintas perdagangan laut. Sejarah membuktikan bahwa negara yang memilih lautan untuk memajukan kepentingan, mereka menjadi kuat secara politik dan makmur secara ekonomi. Indonesia sebagai kekuatan maritim yang besar telah mendominasi pusat jalur sutera di abad ke-10 sampai abad ke-14. Gagasan poros maritim Indonesia saat ini menunjukkan upaya pemerintah untuk memperkuat kekuatan nasional dan kemakmuran rakyat Indonesia berdasarkan kegiatan yang berkaitan dengan aktivitas kemaritiman. Tulisan ini menjelaskan poros maritim dari perspektif sejarah maritim dan perspektif ekonomi pertahanan. Kerangka teoritis dari A.T Mahan, J.S. Corbett, J.R. Hill dan Ken Booth digunakan untuk memahami poros maritim dalam perspektif ekonomi pertahanan. Kedua pendekatan tersebut digunakan secara bertautan di mana sejarah maritim tidak akan membantu tanpa pedoman teoritis, sedangkan teori memerlukan catatan sejarah sebagai bukti empiris untuk menggambarkan pola yang ada sebagai kerangka awal bagi pemahaman poros maritim Indonesia.

Kata kunci: ekonomi pertahanan, poros maritim, sejarah maritim.

Abstract

Seas and oceans are endless resources used for transportation, food sources, offshore mining and sea commerce as well as medium of state's power projection. In the era of globalization, the importance of seas and oceans is marked with the increasing of international sea commerce traffic. Furthermore, history shows that the nations choosing oceans to advance their interest became politically strong and economically prosperous. Indonesia with a great maritime power dominated the center of ancient maritime Silk Road from 10th to 14th century. The idea of maritime fulcrum in the current development, therefore, shows the government efforts to strengthen Indonesia's national power and prosperity based on maritime activities. This paper describes maritime fulcrum from the perspectives of maritime history and defense economy. Theoretical frameworks from A.T Mahan, J.S. Corbett, J.R. Hill, and Ken Booth are used to understand the maritime fulcrum in the defense economy perspective. The maritime history will not help without theoretical guidelines and theory requires historical record as empirical evidence to draw the patterns in order to conceptualize Indonesia's maritime fulcrum.

Keywords: *defense economy, maritime fulcrum, maritime history*

Pendahuluan

Lautan dan samudra merupakan sumber daya tak terbatas yang dalam sejarah umat manusia telah digunakan untuk transportasi, sumber makanan, rekreasi, pertambangan lepas pantai dan perdagangan laut serta media proyeksi kekuatan suatu negara. Laut dan samudera di abad ke-21 di era globalisasi semakin penting ditandai dengan meningkatnya lalu lintas perdagangan laut

internasional yang didasarkan kepada gagasan keunggulan mutlak (*absolute advantage*) dari Adam Smith dan keunggulan komparatif (*comparative advantage*) dari David Ricardo. Perdagangan internasional melalui laut saat ini menjadi semakin penting dengan integrasi pasar dan kerja sama antarbangsa yang memungkinkan individu, perusahaan dan negara untuk menjangkau pasar di seluruh penjuru dunia dengan lebih cepat dan lebih murah (Friedman, 1999).

Ide tersebut telah dibuktikan oleh sejarah dan telah dijelaskan pula oleh Mahan, Corbett, dan pemikir kekuatan maritim lainnya bahwa suatu negara yang memilih domain maritim untuk memajukan kepentingan mereka menjadi kuat secara politik dan makmur secara ekonomi (Held, McGrew, Goldblatt, & Perraton, 1999). Ide ini juga telah dibuktikan ketika di masa lampau Indonesia merupakan sebuah kekuatan maritim yang besar, yang mendominasi pusat jalur perdagangan *Maritim Silk Road* di abad ke-10 sampai abad ke-14. Berdasarkan sejarah maritim Indonesia tersebut, Indonesia di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo memiliki sebuah ide mengenai poros maritim sebagai upaya untuk memperkuat kekuatan nasional dan kemakmuran Indonesia berdasarkan aktivitas maritim. Indonesia sebagai negara kepulauan saat ini berupaya mencapai kembali cita-citanya untuk menjadi negara maritim seperti di zaman Sriwijaya dan Majapahit yang mampu memproyeksikan pengaruhnya sampai ke pantai timur Afrika dan Pasifik Selatan. Ide poros maritim tersebut juga menekankan peran Indonesia yang lebih besar dalam menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Hal tersebut mempertimbangkan dinamika ekonomi di kawasan ini yang menjadi jalur bagi 70 persen lalu lintas perdagangan dunia dan 45 persen di antaranya melewati perairan Indonesia (Djumala, 2015).

Selama ini perhatian pemerintah di dalam penjagaan dan pengelolaan domain maritim dirasa masih kurang, khususnya berkaitan dengan keamanan jalur perdagangan dan jalur pelayaran. Kendati telah terdapat pemikiran mengenai Pendulum Nusantara yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia dalam suatu koridor ataupun program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang ditujukan untuk pemerataan pembangunan ekonomi ke kawasan timur Indonesia termasuk di dalamnya adalah sektor kelautan tampaknya visi poros maritim ini dapat menjadi harapan bagi pembangunan ekonomi Indonesia yang lebih maju dan lebih berkeadilan.

Visi Indonesia sebagai sebuah poros maritim ini disampaikan secara internasional oleh Presiden Joko Widodo dalam KTT Asia Timur (*East Asia Summit*) ke-9 pada November 2014 di

Myanmar. Sejak disampaikan pada tahun 2014, visi poros maritim dipercaya telah meningkatkan investasi asing langsung (*Foreign Direct Investment*) ke Indonesia sebesar 19 persen dari tahun 2014 sampai dengan 2015 (Dinarto, 2016). Hal ini mungkin terjadi karena beberapa sarana untuk merealisasikan ide poros maritim Indonesia ini adalah meningkatkan konektivitas antarpulau, meningkatkan infrastruktur pelabuhan, perbaikan manajemen sumber daya laut Indonesia yang lebih baik, dan memperkuat keamanan maritim Indonesia, yang menjadi faktor menarik bagi investor (Liow & Shekhar, 2014).

Namun demikian, beberapa ancaman keamanan nontradisional di dalam domain maritim di sekitar perairan Indonesia perlu diperhatikan oleh pemerintah Indonesia dalam visi poros maritim tersebut. Ancaman tersebut termasuk di dalamnya adalah aktivitas Abu Sayyaf di perbatasan wilayah antara Indonesia dengan Malaysia dan Filipina (Dinarto, 2016). Guna mengatasi persoalan tersebut beberapa kerja sama keamanan maritim regional, seperti ASEAN *Maritime Forum*, ASEAN-Japan *Maritime Port and Transport Security*, ASEAN-US *Meeting on Anti-Piracy and Counter-Terrorism*, dan kerja sama antarkawasan seperti ASEAN-EU *Experts Meeting on Maritime Security*, merupakan cara yang penting untuk memperkuat visi Indonesia menjadi poros maritim dunia (Dinarto, 2016).

Dalam menangani masalah keamanan maritim tersebut, bersamaan dengan memperkuat kerja sama keamanan maritim, pemerintahan Presiden Joko Widodo juga berfokus kepada upaya memperkuat diplomasi dan membangun angkatan laut Indonesia dalam hal ini adalah TNI AL untuk menjadi pemain kunci yang dihormati di kawasan Indo-Pasifik (Liow & Shekhar, 2014). Visi presiden ini mengarahkan pembangunan angkatan laut agar mampu menjadi pemain kunci dan mampu mengembangkan upaya pengamanan di perairan teritorial dan melindungi hak-hak Indonesia dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) berdasarkan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (*UN Convention on the Law of the Sea/UNCLOS*). Namun demikian, kondisi geografis Indonesia yang didominasi oleh perairan yang begitu luas dengan ribuan pulau kecil belum diikuti dengan kapasitas TNI AL yang memadai untuk mengamankan dan memproyeksikan armadanya

ke seluruh wilayah Indonesia (Quirk & Bradford, 2015). Dengan tantangan yang ada tersebut, pemerintahan Presiden Joko Widodo bermaksud memperluas pembangunan angkatan laut Indonesia dengan komitmen peran yang lebih besar bagi industri pertahanan dalam negeri dan mengintensifkan kerja sama industri pertahanan (Quirk & Bradford, 2015). Akan tetapi, sebagian besar industri pertahanan Indonesia di sektor kelautan masih kekurangan dana dan dengan teknologi produksi yang telah usang, serta hampir 70 persen komponennya diimpor dari produsen luar negeri (Tejo, 2014). Akibatnya, visi pembangunan angkatan laut Indonesia berbasis produksi dalam negeri mengalami keterbatasan dan produksi peralatan angkatan laut berteknologi tinggi belum mampu dipraktikkan (Liow & Shekhar, 2014).

Dari peluang dan tantangan di atas, tulisan ini berupaya untuk menjelaskan poros maritim dari perspektif sejarah maritim dan perspektif ekonomi pertahanan. Sejarah maritim menjelaskan catatan sejarah hubungan manusia dengan laut, perdagangan maritim sebagai bagian dari dinamika perdagangan, ekonomi antarkawasan, dan tumbuhnya sebuah kekuatan maritim dan persaingan di antara kekuatan-kekuatan tersebut dalam konteks Indonesia abad ke-10 sampai abad ke-14. Sementara itu, perspektif ekonomi pertahanan menjelaskan gagasan poros maritim dan kaitannya dengan politik kekuasaan, hubungan internasional, perdagangan maritim, dan aspek keamanan. Oleh karena itu tulisan ini menguraikan pemikiran maritim berdasarkan kerangka teoritis yang diajukan oleh A.T Mahan, J.S. Corbett, J.R. Hill, dan Ken Booth guna memahami poros maritim dalam perspektif ekonomi pertahanan. Kedua pendekatan digunakan secara bersamaan karena sejarah maritim tidak akan membantu tanpa pedoman teoritis, sedangkan teori memerlukan catatan sejarah sebagai bukti empiris untuk menggambarkan pola fenomena untuk membangun konsep poros maritim Indonesia.

Pendekatan Sejarah Maritim dalam Poros Maritim Indonesia

Domain maritim telah menjadi bagian sejarah bangsa Indonesia sejak masa kuno. Sejarah maritim dari awal perdagangan maritim yaitu sejak abad pertama sampai dengan abad ke-19 di

Indonesia menjelaskan sejarah nasional dan sejarah negara-negara tetangga serta keterkaitan di antara mereka dalam perdagangan melalui laut. Sebuah narasi sejarah maritim berisi sejarah interaksi antara masyarakat, ekonomi antardaerah, dinamika perdagangan, politik, penyebaran agama dan kemunculan serta persaingan antarkerajaan (Hattendorf, 2003). Upaya ini memberikan gambaran awal berkenaan dengan konsekuensi potensial dan tantangan dari poros maritim Indonesia, dan memberikan dasar rasionalisasi pergeseran perhatian terhadap domain maritim yang menjadi perhatian utama dalam konteks sosial dan kebijakan nasional Indonesia.

Sejarah telah mencatat banyak wilayah dari kepulauan Indonesia memainkan peran dalam jaringan perdagangan lokal dan global dari awal abad pertama masehi. Bahkan sesungguhnya pada tahun 1700 SM cengkeh dari lima pulau kecil di Maluku telah digunakan di wilayah yang saat ini dikenal sebagai wilayah Suriah dan Dinasti Han di Tiongkok (Frederick, 2011). Sekitar abad pertama, beberapa produk dari Asia Tenggara telah diperdagangkan dengan sejumlah wilayah di kepulauan Indonesia seperti kerang, tembikar, marmer, dan batu mulia lainnya. Selain itu perdagangan di kawasan ini juga memperdagangkan timah, tembaga, dan emas (Frederick, 2011). Jaringan perdagangan Laut ini diperluas ke utara sampai kedaratan Tiongkok dan ke wilayah barat, khususnya ke India dan bahkan sampai ke pantai timur Afrika dengan Selat Malaka sebagai pusat jalur perdagangan tersebut (Miksic, 2003). Dalam perdagangan laut lokal, perunggu yang diproduksi oleh sejumlah daerah di Pulau Jawa dan Pulau Bali, telah diperdagangkan dengan beberapa daerah di Pulau Sumatera, Madura, dan Maluku sejak dua ribu tahun yang lalu. Masyarakat Indonesia kuno tidak hanya mengambil bagian sebagai produsen dan konsumen dalam perdagangan laut ini, tetapi mereka juga berperan sebagai pembuat kapal dan pemilik kapal, navigator kapal serta awak kapal (Frederick, 2011).

Dari keuntungan perdagangan maritim tersebut, sekitar tahun 50 masehi, Kerajaan Funan tumbuh di bagian selatan wilayah Kamboja sampai ke wilayah Thailand. Setelah Funan tumbuh dan menjalin hubungan perdagangan dengan Tiongkok di bawah Dinasti Han, Funan melemah karena invasi kerajaan Khmer terlebih lagi setelah

terdapat rute perdagangan langsung dari wilayah Sriwijaya ke daratan Tiongkok (Goucher, LeGuin, & Walton, 1998). Setelah runtuhnya Dinasti Han dan kemudian digantikan oleh dinasti Song, Tiongkok mulai menyadari keuntungan dari perdagangan laut dengan kerajaan di Asia Tenggara dan mulai meningkatkan volume perdagangannya (Wade, 2009). Dari abad ke-10 sampai abad ke-13, Tiongkok di bawah dinasti Song mulai mengintensifkan perdagangan laut mereka dengan kerajaan di Asia Tenggara untuk mendapatkan keuntungan dari pertumbuhan industri dalam negeri mereka (Wade, 2009). Sebelumnya, perdagangan laut antara Tiongkok dan Asia Tenggara terbatas karena pada abad ke-9 Tiongkok di bawah Dinasti Tang lebih berfokus pada perdagangan laut dengan Korea dan Jepang daripada wilayah Asia Tenggara dan kepulauan Indonesia (Yamauchi, 2013).

Dinasti Song di Tiongkok mendorong perdagangan laut dengan wilayah selatan dengan mengirimkan misi dagang yang membawa mandat kekaisaran (Wade, 2009). Upaya mereka membuahkan hasil pada abad ke-11 (Heng, 2006), ketika beberapa misi perdagangan dari Asia Tenggara, khususnya Kepulauan Indonesia, yaitu Sriwijaya dan misi dagang dari India serta Arab dibayar dengan koin tembaga (Wade, 2009). Semenjak itu, Tiongkok lebih mengintensifkan perdagangan maritim dengan Asia Tenggara sampai beberapa dekade. Dari perdagangan tersebut juga terjalin hubungan khusus antara Sriwijaya, Champa, dan Quan-zhou, khususnya setelah Dinasti Song memindahkan pelabuhan mereka untuk perdagangan laut internasional dari Guang-zhou di Guangdong ke wilayah Quan-zhou di bagian tenggara Fujian (Wade, 2009).

Sejak milenium pertama Tiongkok telah terlibat dalam perdagangan maritim di Asia Tenggara yang pasang surut karena bergantinya dinasti (Anh, 1996), namun industri pembuatan kapal pengangkut jarak jauh yang disebut “Bo” dimiliki oleh “orang Laut Selatan” (*South Sea people*) atau dikenal juga dengan sebutan “Kunlun.” Keduanya merujuk kepada bangsa yang mendiami wilayah IndoTiongkok dan kepulauan Indonesia (Minh-Hà, 2012). Perkembangan selanjutnya, antara abad ke-8 sampai dengan abad ke-12 awak kapal pengangkut komoditas perdagangan internasional di Asia Tenggara

berasal dari Sriwijaya, termasuk sejumlah kargo yang diangkut menuju daratan Tiongkok (Flecker, 2007). Hal ini diperkuat dengan sejumlah teks bangsa Eropa dari abad ke-15 yang menggambarkan kapal yang digunakan untuk mengarungi lautan lepas dengan ukuran besar disebut “jong” kemungkinan dibangun di dekat hutan jati di bagian utara Pulau Jawa atau di bagian selatan wilayah Kalimantan (Minh-Hà, 2012).

Sungguhpun demikian, baru pada abad ke-10 sampai abad ke-12 Nusantara menjadi kekuatan maritim di Asia Tenggara (Miksic, 2003). Setelah kerajaan Funan sebagai kekuatan maritim dikalahkan oleh kerajaan Khmer sekitar 539 masehi (Gomez, 1967), pada abad ke-7 Sriwijaya muncul sebagai kekuatan maritim baru dari masyarakat pesisir yang melakukan perdagangan melalui sungai dan bertindak sebagai perantara dalam perdagangan laut internasional antara produsen emas dan produk kehutanan di Sumatera dengan pembeli dari Tiongkok (Wade, 2009). Dari perdagangan internasional tersebut, selama tiga abad berikutnya Sriwijaya berubah menjadi kerajaan maritim terbesar pertama di Asia Tenggara yang menguasai selat dan perairan di sekitar Asia Tenggara sampai abad ke-12 (Wade, 2009). Beberapa pelabuhan untuk perdagangan internasional tersebut diantaranya adalah Barus di pantai barat dan di pantai utara Aceh (Miksic, 2003).

Pelabuhan-pelabuhan tersebut juga digunakan untuk perdagangan dengan pedagang Muslim dari Arab dan Persia yang mengarungi Samudera Hindia (Wade, 2009). Selain dengan pedagang muslim dan pedagang Tiongkok, Sriwijaya juga telah melakukan hubungan diplomatik dan perdagangan dengan kerajaan lain, seperti Champa di Vietnam Selatan, Koryo di semenanjung Korea dan kerajaan Chola di India (Wade, 2009). Di samping dengan menjalin hubungan internasional dengan kekuatan besar, Sriwijaya mampu mendominasi dan menikmati monopoli perdagangan maritim di perairan Asia Tenggara dengan mengembangkan hubungan baik dengan daerah pedalaman yang menghasilkan produk pertanian untuk mendapatkan pasokan komoditas yang memadai untuk perdagangan internasional (Goucher, LeGuin, & Walton, 1998).

Dengan memelihara hubungan diplomatik dan perdagangan dengan Tiongkok dan India, Sriwijaya menikmati monopoli kegiatan komersial di Asia Tenggara dan memperoleh keuntungan yang besar (Sodhy, 1983). Guna mempertahankan monopoli perdagangan di perairan sekitar Selat Malaka dan perairan Asia Tenggara, Sriwijaya melancarkan invasi ke sejumlah wilayah yang tidak memiliki keunggulan komparatif yang signifikan dalam perdagangan laut, sehingga tidak akan mengganggu perdagangan internasional. Pada tahun 682 masehi, Sriwijaya melancarkan invasi ke Jawa sebagai manuver politik untuk melakukan kontrol atas wilayah terdekatnya. Upaya pertama ini diikuti oleh invasi kedua ke Jawa di tahun 686 masehi dan beberapa daerah lain, seperti Melayu di tahun 692 masehi dan wilayah di sekitar Teluk Thailand pada tahun 775 masehi. Pada tahun 916 masehi, Sriwijaya telah menguasai wilayah yang begitu luas, membentang dari ujung utara Sumatra dan bagian Selatan Kedah di Semenanjung Malaya sampai ke wilayah selatan Pulau Sumatra (Heng, 2006). Meskipun kemudian Sriwijaya mulai mengalami kemunduran sebagai kekuatan regional setelah serangan kerajaan Chola dari India pada tahun 1007 masehi, Sriwijaya masih tetap menguasai Semenanjung Melayu dan Sumatra. Dalam periode waktu yang sama, sebuah kerajaan di Jawa berkembang dari pemerintahan berbasis agraris menjadi sebuah kerajaan maritim yang menggantikan Sriwijaya (Stuart-Fox, 2003).

Ketika Sriwijaya mulai mengalami kemunduran, di daratan Tiongkok, Dinasti Song telah mengembalikan jaringan perdagangan mereka ke Semenanjung Arab, Timur Tengah, dan Afrika setelah beberapa abad mengalami gangguan dari perompak (Roell, 2016). Pada masa tersebut tergambar hubungan khusus antara Tiongkok dengan wilayah selatan terutama dengan Sriwijaya. Hal ini dimungkinkan karena Sriwijaya merupakan pusat perdagangan besar bagi Tiongkok dengan populasi penduduk Tiongkok yang besar. Ketika Sriwijaya tidak lagi mampu bertahan dan runtuh, para penduduk Tiongkok di Sriwijaya memilih pemimpin mereka sendiri yang memperoleh restu dan pengakuan dari Dinasti Ming. Dengan tindakan ini, Tiongkok telah mempertahankan aliran bebas perdagangan mereka melalui Selat Melaka (Stuart-Fox, 2003).

Setelah terjadi serangan dari kerajaan Chola ke wilayah Sriwijaya yang kedua antara tahun 1023/1024 masehi, Majapahit telah berhasil mengendalikan jaringan perdagangan di Asia Tenggara dari Semenanjung Melayu ke Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan pulau-pulau di Maluku sejak tahun 1290-an (Goucher, LeGuin, & Walton, 1998). Dalam periode waktu yang sama, Majapahit sebagai kerajaan maritim telah melakukan hubungan diplomatik dan perdagangan secara aktif dengan Ayutthaya di Thailand, Champa di Vietnam, Kamboja, Tiongkok di bawah Dinasti Ming, Dinasti Joseon di semenanjung Korea, Syangka di Sri Lanka, dan Kekaisaran Jepang di bawah Shogun Muromachi (Cho H. , 2006). Dalam kitab *Nagarakertagama* juga tercantum Temasik (Singapura) sebagai salah satu dependensi dari kerajaan Majapahit (Miksic, 2003). Kepentingan mendasar dari kebijakan Majapahit yang menjaga hubungan baik dengan kerajaan tetangga adalah untuk mendapatkan keuntungan dari perdagangan laut yang sangat menguntungkan (Manggala, 2013). Ketika kekuasaan dan pengaruh Majapahit menurun pada tahun 1389, armada perdagangan Tiongkok mulai menggantikan Majapahit mendominasi sebagian besar kegiatan perdagangan di Asia Tenggara (Manggala, 2013).

John N. Miksic mengidentifikasi kekuatan maritim lain di antara dua kerajaan yang kuat di Sumatra Selatan dan Jawa Tengah tersebut, yaitu Banten Girang (Miksic, 2003). Kerajaan Banten ini diperkirakan berdiri antara abad ke-13 dan abad ke-14 sebagai sebuah pos terluar dari kerajaan yang berpusat di Jawa Barat. Kemudian, pada tahun 1527 Demak, sebagai kerajaan yang paling kuat di Jawa saat itu, bersama sekutunya menaklukkan Banten Girang dan mendirikan pusat kekuasaan Islam di muara Sungai Banten. Setelah runtuhnya Demak, Banten secara mandiri bertindak sebagai penghubung antara daerah yang memproduksi rempah-rempah dan konsumen dari Tiongkok dan bangsa Eropa. Banten memegang posisinya tersebut selama sekitar 150 tahun, sampai akhirnya ditaklukkan oleh kolonial Belanda, yang menggeser pusat perdagangan maritim internasional Indonesia ke pelabuhan Batavia (Miksic, 2003).

Jaringan perdagangan maritim ini juga berkembang di wilayah timur Indonesia

(Pirazzoli-t'Serstevens, 2011). Temuan ini diidentifikasi dari reruntuhan kapal karam di wilayah perairan Brunei. Kapal ini diprediksi tenggelam pada akhir abad ke-15 ketika mengangkut barang dari Tiongkok, Vietnam, dan Thailand menuju ke Kepulauan Filipina dan Maluku (Minh-Hà, 2012). Tenggelamnya kapal ini diperkirakan bersamaan kurun waktunya dengan munculnya Makassar sebagai pelabuhan internasional, setelah jatuhnya Melaka. Makassar menjadi pelabuhan internasional bagi pedagang Tiongkok, Denmark, Inggris, India, dan Portugis di bawah suatu kesatuan kerajaan Gowa dan Tallo (Andaya, 2011). Dalam hubungan diplomatik, Gowa dan Tallo telah mempertahankan persahabatan dengan Kesultanan Aceh, Banten, Jawa Barat, Mataram di Jawa Timur, dan Maluku Utara, serta bangsa Spanyol di Manila, Portugis di Goa, Mufti di Mekah, penguasa India di Koromandel, dan Kerajaan Inggris, Spanyol, dan Portugal. Luasnya hubungan diplomatik ini mengingat nilai penting dari geopolitik dan geoeкономи Gowa dan Tallo yang menghasilkan rempah-rempah, cendana, dan komoditas internasional lainnya sekaligus menjadi pusat perdagangan komoditas tersebut. Nilai penting kerajaan ini kemudian membawa Gowa dan Tallo ke dalam konflik dengan Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) di tahun 1600-an (Andaya, 2011).

Seperti Sriwijaya dan Majapahit, Gowa dan Tallo juga mempertahankan hubungan baik antara perdagangan laut dan daerah pedalaman yang menghasilkan komoditas pertanian. Dalam kasus poros maritim Indonesia saat ini, hal ini mengajarkan kepada kita bahwa reorientasi kebijakan Indonesia ke domain maritim tidak bisa mengesampingkan nilai penting dari daerah pedalaman dan daerah pertanian yang menghasilkan komoditas bagi perdagangan domestik dan internasional. Intensifikasi pertanian dan peningkatan produktivitas pertanian akan memperkuat ketahanan ekonomi nasional dan kesejahteraan nasional dengan menyediakan pasokan untuk populasi domestik dan pasokan untuk perdagangan internasional sebagai suatu keunggulan komparatif bagi Indonesia.

Sejarah panjang Indonesia dalam domain maritim, khususnya dalam perdagangan internasional seperti yang telah digambarkan di atas didukung pula oleh industri konstruksi kapal yang berlanjut

sampai hari ini. Industri galangan kapal ini biasanya dihubungkan dengan kelompok orang tertentu, seperti Bugis di Sulawesi Selatan, orang Madura di utara pulau Jawa Timur, orang Bajau di Sulawesi dan Kalimantan dan Orang Mandar di Sulawesi (Minh-Hà, 2012). Dari industri kapal tersebut, beberapa sejarawan memiliki hipotesis bahwa terdapat hubungan maritim antara Asia Tenggara dengan Polinesia berdasarkan kesamaan dalam kebudayaan dan konstruksi kapal seperti kapal Maluku yang disebut kora-kora yang serupa dengan kapal-kapal yang digunakan di Polinesia (Andaya, 2011).

Setelah masa keemasan kerajaan maritim di wilayah Indonesia, kedatangan negara-negara Eropa ke Asia Tenggara menciptakan peluang ekonomi baru dan tantangan baru. Bangsa Eropa mendirikan kota pelabuhan mereka sendiri seperti Portugis di Melaka, Spanyol di Manila, dan Belanda di Batavia sekitar abad ke-17. Kota pelabuhan ini bertindak sebagai suatu pusat perdagangan dan ekspansi kolonial negara-negara Eropa di Asia Tenggara serta mengontrol perdagangan di wilayah Asia Tenggara dan Asia Timur (Frederick, 2011). Kondisi ini berarti globalisasi telah terjadi di waktu itu dan Asia Tenggara yang membawa kemakmuran dan kekayaan yang begitu besar bagi negara-negara Eropa tersebut. Oleh karena itu, ide poros maritim Indonesia dapat dipandang sebagai upaya membangun kembali warisan maritim bangsa Indonesia di era globalisasi abad ke-21.

Pada saat berakhirnya kolonialisme negara Barat di Asia Tenggara dan khususnya Indonesia, Sutan Takdir Alisyahbana mengusulkan istilah geografis untuk kepulauan Indonesia sebagai Bumantara yang secara harfiah berarti wilayah di antara (Alisyahbana, 1987). Istilah ini digunakan untuk menggambarkan posisi Indonesia yang terletak di pusat perdagangan maritim internasional antara kekuatan besar seperti Tiongkok di utara dan India di barat serta berada di antara Samudera Pasifik dan Hindia. Selama berabad-abad, wilayah ini secara politis bersatu di bawah Sriwijaya dan Majapahit, dan sekarang dalam kerangka komunitas Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). Dellios dan Ferguson berpendapat wilayah Sriwijaya mungkin kongruen dengan regionalisme ASEAN di abad ke-21 di mana Sriwijaya digambarkan sebagai kombinasi dari negara-kota

kecil dengan pengaruh yang luas berdasarkan perdagangan maritim (Dellios & Ferguson, 2015).

Dari pelajaran sejarah mengenai rute perdagangan maritim yang telah terjalin sejak masa lalu tersebut dapat menjadi gambaran bagi perkembangan poros maritim Indonesia saat ini. Hal ini dapat menjadi dasar bagaimana poros maritim Indonesia akan mengakomodasi perubahan tatanan dunia baru, seperti bangkitnya Tiongkok dengan proposal *the New Maritime Silk Road*. Pemahaman ini menjadi penting terlebih lagi karena visi Indonesia untuk menjadi kekuatan maritim dapat menyebabkan kompetisi strategis dan membelah ASEAN serta akan mempengaruhi peran Indonesia di dalam gerakan nonblok. Berkaca dari sejumlah kerajaan pendahulu Indonesia sebagai suatu kekuatan maritim, Indonesia perlu menjaga hubungan baik dengan kekuatan besar dan memperkuat hubungan dengan negara berkembang lainnya. Saat ini upaya tersebut sesungguhnya dapat memperkuat sentralitas ASEAN dan negara mitra dengan melakukan kerja sama ekonomi dan kerja sama keamanan maritim sebagai suatu komunitas. Sejarah maritim dan perdagangan laut di kawasan Asia Tenggara sebagai suatu interkoneksi antara negara-negara di Asia dapat dihidupkan kembali dan dikembalikan dalam konteks saat ini untuk memperkuat Komunitas ASEAN.

Deskripsi sejarah ini juga menyediakan ulasan mengenai rute perdagangan maritim di sekitar perairan Indonesia dan perairan Asia Tenggara. Berdasarkan narasi tersebut dalam meningkatkan konektivitas maritim sebagai salah satu pilar poros maritim Indonesia beberapa tindakan dapat diambil untuk meningkatkan dan mengamankan rute perdagangan ini guna mempromosikan konektivitas domestik dan juga pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan perdagangan dan peningkatan daya saing Indonesia. Hal ini diharapkan pula dapat mendukung penerapan konektivitas regional di ASEAN seperti yang tertulis dalam Rencana Induk Konektivitas ASEAN (*ASEAN Master Plan on Connectivity*). Dengan visi Indonesia sebagai poros maritim dan pembangunan tol laut untuk meningkatkan konektivitas, upaya ini juga dapat diperluas ke wilayah timur yang dapat memperkuat kerja sama Indonesia dengan negara-negara di Kepulauan

Pasifik untuk memperoleh kemakmuran yang lebih besar.

Pendekatan Ekonomi Pertahanan dalam Poros Maritim Indonesia

Ekonomi pertahanan mengedepankan *tool* (alat) ekonomi untuk meninjau bidang pertahanan dan sejumlah isu lain yang terkait di dalamnya, termasuk politik anggaran pertahanan, pembiayaan industri pertahanan serta dampak kebijakan nasional dalam bidang industri terhadap sektor pertahanan, keterkaitan terhadap lowongan pekerjaan, kondisi ekonomi makro, ekonomi mikro, dan juga ekonomi-politik nasional. Berdasarkan pemahaman umum tersebut akan tergambarkan lebih jauh bagaimana aplikasinya dalam pemikir strategi maritim. Mahan berpendapat bahwa studi sejarah dapat mengungkapkan bahwa penguasaan laut telah menjadi penentu kemakmuran dan prestise nasional suatu negara (Etzold, 1980). Meskipun teori Mahan atau Corbett berdasarkan penguasaan laut di sekitar Samudera Atlantik dengan adanya satu kekuatan besar maritim terkemuka yang mampu menciptakan stabilitas hegemonik (Keohane, 1984). Akan tetapi, ide mereka memiliki beberapa prinsip umum yang berlaku secara global, dan ide tersebut akan digunakan pada bagian ini dengan modifikasi berdasarkan karakteristik dan sejarah maritim Indonesia, seperti yang dijelaskan di atas. Gagasan mereka mengenai perlunya keamanan di dalam domain maritim guna menjamin kelancaran perdagangan internasional memiliki kesamaan dengan fenomena globalisasi ekonomi di abad ke-21 yang dihadapi Indonesia hari ini dengan visi poros maritimnya. Keduanya ditandai dengan komunikasi yang lebih cepat dan perdagangan internasional yang lebih tinggi melalui penggunaan lautan sebagai sumber daya milik bersama yang digunakan oleh seluruh negara di dunia (Tangredi, 2002).

Mahan mengidentifikasi enam karakteristik yang dibutuhkan untuk menjadi kekuatan maritim, yaitu: posisi geografis, bentuk fisik suatu negara, luasnya wilayah, jumlah penduduk, karakter masyarakatnya, dan dukungan dan kemauan pemerintah (Mahan, 1991). Karakteristik ini telah diperbarui untuk mengakomodasi perubahan zaman dengan menambahkan beberapa aspek, yaitu kekuatan ekonomi nasional, kemajuan teknologi untuk mengembangkan basis industri,

budaya politik nasional, ketergantungan pada perdagangan maritim, dan pemerintahan yang stabil (Tangredi, 2002).

Indonesia sendiri terletak pada posisi geografis yang utama antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik dan juga berbatasan dengan Laut Tiongkok Selatan, yang dapat dikatakan sebagai Laut Mediterania bagi geopolitik Indonesia. Sebuah analogi yang sama dari logika Mahan yang mengartikulasikan Laut Karibia sebagai Laut Mediterania bagi Amerika Serikat (Holmes, 2014). Posisi geografis tersebut ditambah dengan luasnya wilayah kepulauan Indonesia dibuktikan oleh sejarah telah berkembang lebih luas karena didorong oleh industri dalam negeri dan perdagangan laut internasional. Kondisi-kondisi ini menjadi rasionalisasi bagi poros maritim Indonesia di era perdagangan bebas dan interdependensi ekonomi antarnegara di dunia.

Mahan memahami kekuatan maritim sebagai suatu simbiosis antara industri dalam negeri dan perdagangan internasional dari sebuah negara, yang tidak dapat dipisahkan dari angkatan laut sebagai pelindung perdagangan dan industri tersebut (Holmes, 2014). Niatan Indonesia untuk memodernisasi dan membangun kekuatan lautnya untuk menjadi lebih kuat guna mengamankan sumber daya laut dan menjamin arus bebas perdagangan maritim merupakan tujuan penting dari angkatan laut yang diusulkan oleh Mahan. Sebuah negara dengan sumber alam yang kaya dan posisi geografis yang penting untuk perdagangan laut seperti Indonesia, namun secara politik dan militer tidak aman akan merangsang kecemburuan dari negara-negara yang lebih kuat untuk melakukan intervensi guna memperoleh keuntungan ekonomi (Holmes, 2014). Hal ini telah terbukti dengan sejarah panjang kerajaan di Indonesia di masa lampau, tanpa karakter pemerintahan yang kuat dan didukung oleh kekuatan angkatan laut serta rakyatnya, maka akan sulit untuk menolak perambahan kekuatan asing di sekitar wilayah perairan Indonesia. Selat dan wilayah pelabuhan yang strategis di dekatnya dengan lalu lintas yang padat seperti di Selat Malaka akan mengundang kekuatan angkatan laut ekstra regional untuk memproyeksikan kekuatan angkatan laut mereka, atau setidaknya menempatkan armada mereka di dekat wilayah tersebut.

Karakter masyarakat Indonesia sebagai pelaut dan visi pemerintah untuk menjadi kekuatan maritim juga menggarisbawahi ide Mahan. Visi poros maritim Indonesia ini membutuhkan tenaga kerja untuk mencapai kesiapan militer di domain maritim seperti yang diusulkan oleh Mahan, dengan kombinasi yang tepat dari kekuatan militer, pasukan cadangan, dan komponen sipil maka visi Indonesia untuk menjadi kekuatan maritim dunia yang dihargai dapat dicapai secara berkelanjutan. Dalam perspektif ekonomi pertahanan, seperti yang disampaikan Mahan mengenai karakteristik sumber daya manusia yang dapat digunakan sebagai tenaga kerja dalam domain maritim akan mendatangkan banyak tantangan dalam kondisi Indonesia saat ini. Komponen sumber daya manusia dalam poros maritim Indonesia akan menghadapi tantangan bagaimana pemerintah dapat membangun kompetensi sumber daya manusia yang mampu menghadapi ancaman keamanan tradisional sampai dengan keamanan nontradisional serta perubahan operasional yang cepat (Asch, Hosek, & Warner, 2007).

Di samping enam karakteristik ini, pemikiran Mahan juga mengakui diplomasi maritim berdasarkan posisi geografis dan keuntungan posisi tersebut dalam politik internasional (Holmes, 2014). Dalam konsep *hard power* dan *soft power*, Mahan melihat angkatan laut sebagai alat pemaksaan dan sarana membangun reputasi kebesaran nasional suatu negara melalui operasi militer selain perang. Sebuah narasi sejarah tentang Pemberontakan Boxer (*Boxer Rebellion*) pada tahun 1898-1901 yang mengancam perdagangan bebas dan mempertaruhkan kepentingan imperialisme Barat di Tiongkok adalah contoh bagi diplomasi angkatan laut dari pemikiran Mahan (Holmes, 2014). Dengan kekuatan angkatan laut yang relatif kecil, aliansi kekuatan militer Barat mengirimkan angkatan laut mereka dalam suatu koalisi untuk melakukan intervensi terbatas, melakukan stabilisasi di sepanjang pantai Tiongkok dan daratan sampai ke Sungai Yangtze (Rowlands, 2012). Fakta ini menggambarkan bahwa hubungan perdagangan laut internasional dan konflik dipengaruhi oleh sifat negara yang konfliktual dengan saling ketergantungan antara politik dan ekonomi (Polachek & Seigle, 2007). Hal ini menjadi rasionalisasi modernisasi angkatan laut Indonesia dan diplomasi maritim guna menjadi kekuatan

maritim yang dihormati di barat Pasifik dan di Samudera Hindia.

Pendekatan diplomasi maritim dari Mahan dapat ditemukan pada perdagangan laut di Atlantik tanpa menggunakan kekuatan kekerasan (*use of force*) untuk memperoleh keuntungan dari redistribusi ekonomi, yang telah membawa kekayaan dan prestise bagi bangsa barat. Akan tetapi, kelompok Marxis berpendapat bahwa perdagangan laut yang dilakukan oleh bangsa barat dengan penduduk asli Amerika pada dasarnya dengan menggunakan kekerasan (Polachek & Seiglie, 2007). Hal ini juga dilakukan sejumlah negara Barat yang datang dan melakukan kolonisasi di Asia Tenggara dari abad ke-14 sampai dekade 1940-an. Kondisi yang telah berlangsung lama ini telah menciptakan saling ketergantungan ekonomi asimetris yang menyebabkan timbulnya perang guna memperjuangkan keuntungan dan kemakmuran ekonomi yang lebih baik.

Dalam konteks gerakan nonblok diplomasi angkatan laut yang terkandung di dalam konsep poros maritim Indonesia, Fernando Oliveira di dalam *Art of War at Sea* menawarkan argumen yang sama dengan Mahan bahwa diplomasi angkatan laut merupakan upaya untuk memperoleh semangat nasional, prestise, dan mencapai cita-cita mereka berdasarkan sejarah sendiri (Monteiro, 2015). Bagi Indonesia, keseimbangan baru berdasarkan poros maritim dalam politik nasional dan ketahanan ekonomi akan memperkuat semangat nasional untuk menciptakan insentif bagi kerja sama, khususnya dalam kerangka ASEAN *Community* berdasarkan ide konektivitas maritim yang telah terjalin di sekitar Asia Tenggara semenjak era Sriwijaya dan Majapahit, sebagai cara yang sama dari integrasi Uni Eropa (Polachek & Seiglie, 2007).

Kendatipun, Mahan mengusulkan pembangunan angkatan laut berpusat pada kapal yang berukuran besar sebagai simbol kebesaran nasional dan untuk melawan angkatan laut negara lainnya, usul ini tampaknya tidak relevan dengan poros maritim Indonesia dengan wilayah pesisir yang begitu luas. Laksamana Yedidia Ya'ari dari Angkatan Laut Israel berpendapat bahwa ketika kapal perang yang dirancang untuk operasi laut lepas memasuki perairan di area pesisir, maka yang akan terjadi adalah manuver kapal perang dan daya tembaknya

akan mengecewakan dalam operasionalnya (Rubel, 2015). Dalam konteks poros maritim Indonesia, kekuatan angkatan laut dengan kemampuan laut terbuka dan proyeksi kekuatan untuk operasi defensif akan menjadi penting setelah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL) dapat mengamankan perairan Indonesia yang mencakup Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan proyeksi kekuatan regional dan industri angkatan laut domestik yang mampu menyediakan peralatan yang memadai bagi TNI AL. Walaupun produksi sistem senjata domestik untuk menjaga integritas maritim adalah masalah politik, spesifikasi teknologi dan kuantitas produksi merupakan masalah ekonomi. Seperti yang disampaikan Mahan bahwa visi pemerintah merupakan salah satu karakteristik penting dalam membangun dan melestarikan kekuatan maritim suatu negara.

Pemikiran strategis Mahan telah menjadi dasar untuk pembangunan angkatan laut yang hampir berlaku universal, termasuk visi pemerintah untuk menjadi kekuatan maritim besar di Asia Timur seperti Kekaisaran Jepang dan Republik Rakyat Tiongkok. Pada paruh pertama abad ke-20, Kaneko Kentarō memperkenalkan *Influence of Sea Power* dari Mahan kepada masyarakat Jepang sehingga Kekaisaran Jepang dapat mendominasi Pasifik dengan kekuatan maritimnya sampai terjadinya Perang Pasifik (Asada, 2006). Dalam periode waktu yang hampir sama, buku Ogasawara Naganari berjudul *On the History of the Imperial Navy* yang juga dipengaruhi oleh Mahan menyatakan bahwa Jepang di masa lalu telah mengembangkan kekuatan maritim sebagai hasil dari posisi geostrategis dan karakter bangsa yang membawa kekuatan nasional dan prestise (Asada, 2006).

Pemikir maritim strategis Jepang lainnya yang dipengaruhi oleh pemikiran Mahan adalah Satō Tetsutarō. Satō mengadopsi konsep kekuatan laut Mahan yang disesuaikan dengan realitas geopolitik Jepang. Dalam Manifestonya yang berjudul *On Imperial National Defense* dan *History of Imperial Defense*, Satō menekankan bahwa Jepang harus mengambil keuntungan dari kondisi geografisnya yang berbentuk kepulauan menjadi kekuatan maritim dan memperluas pengaruhnya di Pasifik. Satō juga berpendapat bahwa sejarah membuktikan tidak ada negara yang menjadi kekuatan dunia tanpa melakukan ekspansi

maritim (Asada, 2006). Dia juga menyatakan bahwa Jepang perlu mengontrol perdagangan dunia dengan membangun kekuatan maritim yang mampu mengontrol dan mengendalikan lalu lintas perdagangan laut. Namun demikian, visi Satō hanya sebatas di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara sebagai daerah vital untuk ekspansi politik dan komersial Jepang. Visi Satō untuk ekspansi maritim ini juga didasarkan kepada catatan sejarah bahwa tidak ada negara yang mengalami kebangkrutan dan hancur sebagai hasil dari pengeluaran berlebihan dalam pembangunan angkatan laut (Asada, 2006).

Setelah kekalahan Jepang di dalam Perang Pasifik, kekuatan maritim besar lain yang saat ini muncul di Asia Timur adalah Tiongkok. Tiongkok yang mulai muncul sebagai kekuatan maritim semenjak era reformasi pasca-Mao Zedong, mulai melakukan pembangunan dan modernisasi kekuatan PLAN (*People Liberation Army Navy*) (Scobell, McMahon, & Cooper, 2015). Pemahaman mengenai konsep kekuatan maritim dalam politik Tiongkok berada di antara kontradiksi, ragu-ragu, dan bahkan penolakan (Wei, 2015). Penolakan gagasan tentang kekuatan angkatan laut yang kuat dengan dukungan anggaran pertahanan yang besar berubah setelah munculnya Tiongkok sebagai kekuatan yang besar dalam politik internasional dan terjadinya peningkatan perdagangan luar negeri. Sejumlah tulisan akademik mengenai kekuatan maritim dengan pengaruh dari ide Mahan juga memperkuat transformasi ini, seperti tulisan karya Feng Chengbai dan Li Yuanliang yang berjudul *Mahan's Theory of Strength at Sea* diterbitkan pada tahun 1978. Mereka berpendapat ide Mahan menunjukkan fungsi kekuatan maritim dalam perjuangan untuk hegemoni global dan penguasaan lautan (Wei, 2015).

Pada tahun 2000, Wang Shengrong mempublikasikan *Maritime Great Powers and the Struggle for Sea Power*, di mana Wang Shengrong menjelaskan ide dasar ekonomi dalam konsep kekuatan maritim dari Mahan yang menggambarkan keterkaitan antara kekuatan ekonomi dan kekuatan militer untuk mengontrol laut (Wei, 2015). Karya milik Wang Shengrong ini menjembatani ide imperialistik Mahan dan konsep baru dari kekuatan laut negara yang diusulkan oleh Gorshkov dari Uni Soviet. Wang berargumen bahwa kekuatan laut yang permanen sangat

penting dalam melindungi kepentingan nasional dan memiliki kapasitas untuk mencapai tujuan nasional (Wei, 2015). Semua penulis yang dipengaruhi oleh ide Mahan di atas, menganggap bahwa bangsa mereka harus membangun dan memodernisasi kekuatan laut dengan pertimbangan bahwa lautan dunia sebagai media perdagangan internasional akan berada di bawah kendali kekuatan maritim yang kuat dengan militer yang kuat pula.

Di samping Mahan, sejarawan Inggris, J.S. Corbett, mengakui prinsip komando atas laut yang diajukan oleh Mahan. Akan tetapi tidak seperti Mahan, Corbett melihat bahwa tujuan dari komando laut adalah untuk memastikan kelancaran jalur perdagangan agar tidak terganggu (Corbett, 1988). Dalam pemikiran Corbett pengendalian atas laut bukan untuk menghancurkan armada angkatan laut atau mengganggu perdagangan (Richards, 2005). Corbett mengusulkan operasi pertahanan seperti "*fleet in being*" sebagai cara yang efektif dalam mengamankan keamanan laut khususnya di wilayah yang disengketakan (Richards, 2005). Corbett juga berpendapat bahwa sarana untuk mencapai pengendalian dan pengontrolan laut perlu terkait dengan kebijakan luar negeri suatu negara (Richards, 2005). Dari pemikir maritim klasik tersebut, khususnya Mahan dan Corbett, dan adopsi oleh pemikir oriental, di dalam konsep poros maritim Indonesia, pemikiran ini akan memperkuat visi untuk menjadi kekuatan maritim dengan angkatan laut yang kuat. Indonesia harus mengambil keuntungan dari kondisi geografis luasnya untuk meningkatkan perekonomian nasional dan kesejahteraan rakyatnya. Terkait dengan kebijakan luar negeri Indonesia, "*fleet in being*" dapat diterjemahkan sebagai sarana aktif dan damai untuk mengamankan sumber daya laut dan rute perdagangan laut di wilayah perbatasan, seperti wilayah perairan di Natuna dan Laut Sulawesi.

Bagaimanapun juga, seperti Mahan, Corbett tidak berfokus pada prinsip-prinsip operasi maritim di masa damai (Corbett, 1988). Dari ide Corbett berkenaan dengan perang terbatas di laut, kekuatan maritim dapat digunakan sebagai alat diplomasi angkatan laut (*naval diplomacy*) (Rowlands, 2012). Ide ini kemudian dikembangkan oleh laksamana Inggris Sir Herbert Richmond, yang berpendapat bahwa kekuatan maritim adalah

suatu bentuk dari kekuatan nasional yang akan mendukung kebijakan nasional dan menjamin perdamaian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari diplomasi angkatan laut (Rowlands, 2012). Corbett dan Richmond memberikan dasar politik bagi diplomasi maritim Indonesia untuk secara aktif menjaga perdamaian dan memperkuat kerja sama regional, terutama dalam Komunitas ASEAN dan kerangka gerakan nonblok.

Poros maritim dengan ide tol laut tidak hanya menggambarkan hubungan antara kepentingan nasional Indonesia dan perdagangan laut, tetapi juga hal itu tergantung pada kekuatan angkatan laut yang mampu menjamin keamanan maritim dan kelancaran perdagangan melalui laut. Pada saat ini ketika politik kekuasaan global dipengaruhi rezim United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), maka perdagangan laut melalui laut lepas dan selat sempit dapat dilindungi oleh semua bangsa dalam kerangka sistem kerja sama keamanan maritim. Mengingat kenyataan ini, poros maritim dengan pembangunan angkatan laut akan memainkan peran sentral guna mempertahankan kepentingan nasional Indonesia untuk menghadapi ancaman keamanan non tradisional di domain maritim, seperti *illegal fishing*, terorisme, dan ancaman keamanan tradisional dari bangsa lain (Etzold, 1980). Bahkan, saat ini penggunaan laut bebas tidak hanya soal kekuatan angkatan laut satu negara semata seperti di era Mahan dan Corbett (Richards, 2005), tetapi juga konsep mereka tentang fungsi utama dari kekuatan angkatan laut untuk mempertahankan pengendalian laut dan mempertahankan perdagangan maritim tidak bisa diabaikan oleh Indonesia yang memiliki visi untuk menjadi kekuatan maritim. Pandangan yang lebih luas dari fungsi angkatan laut di abad ke-21 dapat ditemukan dari pendapat Laksamana Hill dan trinitas dari Ken Booth yang menjabarkan peran angkatan laut meliputi fungsi diplomatik, kepolisian dan fungsi militer (Richards, 2005).

Ken Booth dalam bukunya *Navies and Foreign Policy*, yang diterbitkan pada tahun 1977 memiliki signifikansi dalam memperkenalkan trinitas fungsi angkatan laut, dan ketiga konsep ini telah diadopsi ke dalam strategi maritim dan doktrin angkatan laut dari sejumlah kekuatan maritim dunia saat ini seperti Australia, Inggris, Kanada, Amerika Serikat dan Angkatan Laut

Indonesia. Dalam peran diplomatik, Booth seperti Corbett menyadari bahwa penerjunan angkatan laut haruslah berkaitan dengan kebijakan luar negeri dan dapat dilakukan melalui negosiasi dan *soft power* (Rowlands, 2012). Booth mengidentifikasi tujuh karakteristik kunci dari kapal perang sebagai instrumen diplomasi: fleksibilitas, pengendalian, mobilitas, kemampuan proyeksi, potensi akses, simbolisme, dan daya tahan (Booth, 1977). Ketujuh karakteristik ini merupakan karakteristik yang dibutuhkan oleh industri pertahanan maritim Indonesia untuk menciptakan kapal perang yang akan digunakan oleh TNI AL untuk melakukan diplomasi angkatan laut dan menunjukkan kepada dunia kekuatan maritim Indonesia.

Dalam pembangunan angkatan laut Indonesia saat ini, berdasarkan ide Ken Booth dan Richmond, diplomasi maritim dapat dilakukan dengan demonstrasi dari kekuatan angkatan laut dan penerjunan operasional tertentu seperti *Multilateral Naval Exercise Komodo, South East Asia Cooperation and Training* (SEACAT), keterlibatan kekuatan angkatan laut Indonesia dalam *Rim of The Pacific* (RIMPAC) pada 2016 dan *Western Fleet Quick Response* (WFQR) untuk melawan pembajakan dan upaya ini telah berhasil membebaskan tanker Malaysia MT Orkin Harmony pada tahun 2015. Cara lain untuk membangun prestise bagi kekuatan maritim Indonesia dan diplomasi maritim sebagai poros maritim dunia dapat pula terdiri dari bantuan angkatan laut dan kunjungan baik ke negara lain (*goodwill visits*) (Rowlands, 2012). Kunjungan baik (*goodwill visits*) ke negara lain telah dilakukan oleh TNI AL, seperti kunjungan ke Kochi, India, oleh kapal hidrografi, KRI Rigel pada Mei 2015 dan kemudian KRI Sultan Iskandar Muda pada Oktober 2015.

Ken Booth berpendapat bahwa kekuatan maritim yang kuat adalah negara dengan kekuatan angkatan laut yang mampu memenuhi kebutuhan fungsional yang dibutuhkan oleh lingkungan sesuai dengan kepentingan negara tersebut dalam penggunaan dan pemanfaatan laut (Hu & Oliver, 1995). Dalam hal jangkauan geografis, Booth membagi kekuatan angkatan laut menjadi *coastal navies*, *contiguous-sea navies*, *ocean-going navies*, dan *global navies*. Pada saat yang sama, J.R. Hill mengklasifikasikan negara menjadi negara maritim adidaya (*maritime superpowers*), negara maritim

medium (*medium maritime power*) dan negara maritim kecil (*small maritime power*) (Hu & Oliver, 1995). Keduanya, baik Ken Booth dan J.R. Hill, menunjukkan hubungan antara kemampuan angkatan laut dan fungsi angkatan laut sebagai dasar kekuatan maritim suatu negara untuk menjamin keamanan maritim.

Sebuah bangsa dengan kepentingan global memerlukan *global navy* yaitu angkatan laut yang mampu hadir ditingkat global dan memproyeksikan kekuatan di wilayah laut yang jauh. Sebuah *Oceangoing navy* yang dapat disamakan dengan *medium maritime power* dalam klasifikasi Hill merupakan angkatan laut yang mampu mempertahankan kepentingan nasional negaranya di luar zona ekonomi eksklusif yaitu 200 mil laut. Kemudian Booth mengklasifikasikan 60% dari angkatan laut dunia merupakan *contiguous sea navies* dan 35% lainnya merupakan adalah *coastal navies*. Angkatan laut ini memiliki kemampuan pencegahan konvensional dan kemampuan pertahanan maritim serta memberikan kontribusi untuk stabilitas maritim regional melalui diplomasi angkatan laut. Dengan dasar pendekatan fungsional angkatan laut kecil (*small navies*) mampu menjalankan tugas polisional, penangkalan konvensional, dan beberapa tingkat fungsi diplomatik angkatan laut dengan jangkauan geografis yang terbatas di daerah pesisir atau di dalam zona ekonomi eksklusif mereka berdasarkan kepada UNCLOS (Hu & Oliver, 1995). Poros maritim Indonesia dalam ide-ide Booth dan Hill dapat dilihat sebagai upaya untuk menjamin keamanan maritim dan sumber daya maritim dengan membangun kekuatan angkatan laut yang kredibel guna mengamankan kepentingan Indonesia sejauh ZEE dan juga terus memberikan kontribusi bagi stabilitas regional melalui diplomasi maritim.

Stabilitas regional di wilayah Pasifik Barat yang dihadapi oleh Indonesia dipengaruhi oleh banyak kekuatan angkatan laut dengan berbagai tingkat kemampuan yang bervariasi. Amerika Serikat sebagai kekuatan maritim besar dengan proyeksi kekuatan global mampu melaksanakan semua peran militer angkatan laut pada skala global. Sementara Tiongkok, India, dan Jepang sebagai kekuatan regional dengan kemampuan untuk memproyeksikan kekuatan pada skala global yang masih terbatas dan tidak secara

teratur. Singapura dapat dikategorikan sebagai kekuatan maritim kecil dengan kemampuan pertahanan teritorial dan mampu melaksanakan operasi polisional sedangkan Kamboja dan beberapa angkatan laut lainnya di Pasifik Barat dan Samudera Hindia merupakan angkatan laut yang terkecil dan lemah (Button, 2008). Bagi Indonesia sendiri dengan poros maritimnya menghadapi tantangan keamanan maritim dalam mengamankan Zona Ekonomi Eksklusifnya dapat mengambil sejumlah langkah yang diperlukan untuk memodernisasi dan meningkatkan kemampuan angkatan laut.

Untuk memodernisasi angkatan lautnya, pemerintah Indonesia menghadapi *tradeoff* antara peningkatan anggaran militer untuk mengamankan domain maritim dengan anggaran nonmiliter untuk meningkatkan konektivitas laut, pemberdayaan nelayan, dan mengatur sumber daya kelautan. *Tradeoff* ini akan menjadi beban yang lebih berat bagi poros maritim Indonesia karena meningkatnya biaya input dalam industri pertahanan dan biaya untuk memproyeksikan kekuatan Indonesia sebagai komitmennya guna mendukung kebijakan luar negeri Indonesia (Sandler & Hartley, 2007). Bahkan, jika pemerintah Indonesia melakukan akuisisi sistem senjata dari industri pertahanan dalam negeri untuk memodernisasi angkatan lautnya, *tradeoff* masih terjadi karena harga yang mahal terlebih lagi dengan skala produksi yang relatif kecil. Terlebih lagi, meningkatnya biaya marjinal dalam industri pertahanan akan menyebabkan tingginya harga senjata konvensional (Brauer, 2007).

Namun demikian, industri pertahanan dan *Research and Development* (R&D) yang terdapat di dalamnya merupakan sektor strategis bagi perekonomian Indonesia untuk menurunkan biaya produksi per unit, sehingga mampu memenuhi kebutuhan sistem persenjataan yang dibutuhkan dengan biaya yang terjangkau (Alonso & Levine, 2007). Kondisi ekonomi ini menjadi alasan bagi pemerintah Indonesia untuk memperkuat industri pertahanan dalam negeri. Sementara di saat yang sama industri tersebut dapat menjadi bagian dari rantai pasokan global industri pertahanan yang beroperasi secara transnasional. Dari kegiatan terkait industri pertahanan maritim ini, konsep poros maritim Indonesia diharapkan dapat merangsang perekonomian domestik Indonesia

melalui promosi ekspor industri pertahanan domestik. Ekspor ini juga berperan sebagai pengganti impor pertahanan dengan hubungannya dalam perjanjian kerja sama pertahanan termasuk transfer teknologi (*transfer of technology*), bekerja sama dengan negara-negara lain, baik kerja sama produksi (*co-production*) maupun pengembangan bersama (*co-development*), atau menghasilkan sistem senjata di bawah lisensi berdasarkan manfaat, biaya, dan efektifitas kemampuan industri pertahanan dalam negeri (Alonso & Levine, 2007). Hal ini menjadi semakin penting mengingat dalam jangka panjang poros maritim Indonesia dengan upaya pemanfaatan industri pertahanan dalam negeri akan meningkatkan perekonomian domestik Indonesia (Brauer, 2007). Poros maritim Indonesia dengan modernisasi angkatan laut Indonesia sebagai upaya untuk mendukung kebijakan luar negeri Indonesia yang bebas dan aktif juga mampu mengurangi potensi perlombaan senjata angkatan laut di kawasan dan membangun rasa saling percaya dalam menghadapi berbagai tantangan di dalam domain maritim seperti yang telah diusulkan oleh para pemikir strategi maritim.

Globalisasi Sektor Industri Pertahanan Maritim

Industri pertahanan merupakan perhatian penting bagi keamanan nasional dalam pencapaian poros maritim Indonesia, karena industri ini memiliki efek positif pada perekonomian nasional seperti yang diharapkan oleh pemerintahan Jokowi. Industri pertahanan yang dibiayai oleh pengeluaran pertahanan akan membawa berbagai efek langsung dan tidak langsung terhadap perekonomian nasional (Dunne, Smith, & Willenbockel, 2005). Di sisi permintaan, industri pertahanan terutama industri maritim akan meningkatkan pemanfaatan modal dan angkatan kerja. Secara tidak langsung, industri pertahanan maritim dapat merangsang pembangunan infrastruktur dan peningkatan kualitas sumber daya manusia (Deger, 1986). Sementara di sisi penawaran, industri pertahanan dapat mengurangi investasi di sektor nonmiliter (Chan, 1987). Akan tetapi, industri pertahanan maritim memiliki dampak meluas (*spill over*) ke industri di sektor swasta, dan mempromosikan aktivitas terkait domain maritim (Yakovlev, 2007).

Ditandai dengan inovasi dan produktivitas, industri maritim memainkan peran penting dalam menjamin pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat melalui perdagangan internasional dan ekonomi domestik. Industri maritim dan perkapalan yang dipengaruhi oleh globalisasi, perkembangan teknologi, dan masyarakat usia muda yang terpelajar telah mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi di beberapa negara Asia, seperti Indonesia. Kendatipun studi terbaru tentang hubungan antara globalisasi ekonomi dan kegiatan lintas batas dari perusahaan pertahanan memiliki tantangan besar, sesungguhnya sektor pertahanan memperoleh keuntungan dari sejumlah regionalisme yang terjadi. Pengalaman ini dikarenakan tanpa pengadaan dari pemerintah dan perusahaan berdiri sendiri atau sebagai sebuah divisi dalam perusahaan pertahanan komersial, maka industri pertahanan tidak akan bertahan. Secara historis, negara terus mendorong kemampuan industri pertahanan untuk beroperasi di luar wilayah negaranya guna mengejar merger transnasional dan aliansi melalui berbagai mekanisme termasuk pengembangan bersama (*joint development*) dan produksi bersama (*joint production*) untuk mencegah ketertinggalan di dalam teknologi, mencegah kenaikan harga produksi, dan penurunan produktivitas (Dombrowski, 2002). Upaya ini telah dilakukan antara *Daewoo Shipbuilding dan Marine Engineering* (DSME) Korea dan PT PAL Indonesia, PT PAL juga telah melakukan alih teknologi (*transfer of technology*) dalam konstruksi kapal dengan *Damen Schelde Naval Shipbuilding* (DSNs) Netherland sebagai langkah pertama untuk memenuhi permintaan angkatan laut Indonesia menuju poros maritim dunia.

Meskipun industri galangan kapal, khususnya untuk angkatan laut merupakan salah satu segmen yang paling dilindungi dalam industri pertahanan, kerja sama transnasional diperlukan bagi industri pertahanan karena keunggulan teknologi hanya penting dalam jangka pendek (Dombrowski, 2002). Namun, dalam jangka panjang, teknologi angkatan laut mengalir lebih bebas melintasi perbatasan nasional suatu negara. Pada abad ke-20, pengenalan kapal selam, kapal perang kelas *Drednought*, dan kapal induk oleh salah satu angkatan laut segera disusul dalam waktu yang sangat singkat oleh negara lain (Swartz, 2011). Saat ini, negara industri baru (*new industrialized*

country), terutama Korea Selatan merupakan contoh yang baik bagi pengembangan galangan kapal bagi angkatan laut Indonesia menuju angkatan laut yang di hormati di kawasan Asia Pasifik. Meskipun, pemerintah Korea telah menerbitkan Undang-Undang tentang penguatan industri galangan kapal (*Act on the Encouragement of Shipbuilding*) pada tahun 1958, tetapi galangan kapal di Korea mulai berkembang sejak pemerintahan Presiden Park Junghee. Pada waktu itu Angkatan Laut Korea mengembangkan kapal produksi dalam negeri yang berfokus pada kapal serang cepat (*fast attack craft*).

Pembangunan industri maritim dan konstruksi kapal tersebut menciptakan lompatan bagi Angkatan Laut Korea Selatan (ROKN/*Republic of Korea Navy*) untuk menjadi angkatan laut regional dengan beberapa kemampuan operasi jarak jauh. Pembangunan angkatan laut Korea ini menjadikan Korea Selatan sebagai sebuah kekuatan angkatan laut regional dan memiliki dasar bagi pengembangan berbagai jenis kapal perang dalam negeri mulai dari kapal perusak modern, kapal amfibi, dan kapal selam diesel. Sebagai hasilnya Angkatan Laut Korea Selatan telah mampu berkembang menjadi angkatan laut dengan kemampuan pertahanan pantai yang kompeten (Cho, 2015). Berhadapan dengan krisis ekonomi pada tahun 2008, pemerintah Korea melakukan restrukturisasi industri galangan kapal dan memperkuat daya saing industri perkapalan domestik melalui dukungan R & D, kredit ekspor untuk pembiayaan kapal, memperkuat keunggulan kompetitif bagi industri peralatan maritim, dan pengembangan sumber daya manusia sebagai faktor penting untuk keberhasilan industri galangan kapal Korea (OECD, 2015).

Kerja sama saat ini antara Indonesia dan Korea dalam produksi bersama (*joint production*) beberapa jenis kapal perang telah meningkatkan kepercayaan antara kedua negara dan mudah-mudahan bisa membawa kesejahteraan bagi kedua negara. Kerja sama antara Indonesia dan Korea Selatan dalam industri angkatan laut dimulai dengan produksi bersama empat unit *Landing Platform Dock* (LPD) pada tahun 2004 oleh PT PAL Indonesia dan *Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering* (DSME) dengan fasilitas kredit ekspor (Antaraneews, 2011). Kapal-kapal tersebut telah mampu mentransformasikan kekuatan

angkatan laut Indonesia sebagai kekuatan amfibi terbesar di kawasan Asia Tenggara yang mampu mengangkut pasukan melintasi laut baik untuk operasi militer maupun operasi kemanusiaan. Pada tahun 2011, berkerja sama dengan PT PAL Indonesia, DSME dipercaya untuk membangun dua unit kapal selam yang pertama yaitu kapal selam kelas Chang Bogo dan kapal ketiga akan dibangun di PT PAL Indonesia. Kerja sama kedua negara dalam industri maritim juga diperkuat dengan kerja sama pengembangan pesawat tempur KFX/IF-X dan kedua negara mengeksplorasi kemungkinan imbal dagang antara Indonesia yang berencana membeli jet tempur T-50 dari Korea, sedangkan Korea berencana membeli CN-235 dari Indonesia (Antaraneews, 2011).

Kerja sama yang dapat dikatakan sukses tersebut didasarkan kepada transfer teknologi guna memodernisasi kekuatan angkatan laut Indonesia. Modernisasi ini menjadikan angkatan laut Indonesia lebih maju dan mandiri sebagai langkah pertama untuk menjadi poros maritim dunia dengan angkatan laut yang kuat dan kredibel. Di samping basis industri angkatan laut yang memadai, perusahaan internasional, seperti Daewoo International telah memainkan peran sebagai jembatan antara perusahaan galangan kapal Korea Selatan dan angkatan laut Indonesia untuk ekspor teknologi angkatan laut dan proyek militer Indonesia lainnya seperti peningkatan fasilitas kapal selam Indonesia. Kerja sama antara Indonesia dan Korea Selatan juga dapat membawa kemakmuran bagi kawasan melalui perumusan konsep kolaborasi industri pertahanan yang akan merangkul industri pertahanan ASEAN. Dengan potensi ekonomi dan daya saing suatu industri pertahanan nasional dapat memajukan basis industri pertahanan regional dan menjadi salah satu penggerak pertumbuhan ekonomi. Untuk tujuan ini, pemerintah Indonesia dapat mendorong beberapa industri maritim nasional sebagai awal untuk dapat berkolaborasi dengan basis industri regional utama seperti Korea Selatan. Kerangka kerja ini telah diterapkan oleh Uni Eropa yang berusaha merasionalisasi strategi pengadaan dengan membuka kemungkinan bagi konsolidasi industri nasional yang menjadi industri supranasional sehingga mendorong produksi berbiaya rendah, R & D yang maju, dan menciptakan lapangan

pekerjaan di negara-negara Eropa (Dombrowski, 2002).

Selain kerja sama dalam konteks industri, sebagai aktor regional dan global dalam mendukung kemakmuran dan stabilitas regional, Indonesia dengan poros maritim harus mengambil bagian untuk menjaga keamanan maritim berdasarkan kebijakan luar negeri yang bebas dan aktif. Hal ini dapat dicapai dengan berpartisipasi dalam operasi angkatan laut internasional seperti yang telah dilakukan Korea Selatan yang berpartisipasi pada Satuan Tugas Gabungan (*Combined Task Force/CTF-151*) di Teluk Aden sejak Maret 2009. Langkah pertama untuk mencapai kemampuan ini salah satunya adalah partisipasi angkatan laut Indonesia yang diwakili oleh *Landing Platform Dock* (LPD) kelas Makassar dalam latihan maritim multinasional *Rim Pacific* (RIMPAC) 2014. Indonesia bersama dengan beberapa negara lainnya telah mendemonstrasikan pengalaman operasional yang berharga khususnya kemampuan pendaratan amfibi dalam latihan multinasional tersebut. Hal ini diperlukan bagi Indonesia karena perdagangan maritim dan kegiatan terkait lainnya tergantung pada kehadiran angkatan laut untuk perjalanan yang aman dari kapal dagang. Pada saat ini hal tersebut merupakan perhatian dari hukum internasional seperti UNCLOS dan pembentukan sistem kerja sama keamanan maritim regional, bukan dominasi dari satu kekuatan angkatan laut tunggal (Etzold, 1980). Hal ini seperti yang dinyatakan di dalam pembukaan konstitusi Indonesia yaitu untuk menjaga perdamaian dan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Kesimpulan

Gambaran sejarah maritim dalam tulisan ini memberikan pemahaman bagi kita mengenai warisan dan budaya maritim Indonesia sebagai dasar bagi poros maritim Indonesia. Sementara perspektif ekonomi pertahanan memberikan gambaran tantangan dan prospek di dalam domain maritim terkait pada politik, pertahanan, dan ekonomi guna mewujudkan poros maritim Indonesia tersebut. Berdasarkan kedua perspektif tersebut, Indonesia dalam visi poros maritim perlu merumuskan keseimbangan baru berdasarkan saling pengertian dan kerja sama multilateral

untuk mengamankan domain maritim sebagai urat nadi perdagangan dunia. Terlebih lagi Indonesia melalui poros maritim dapat menciptakan keseimbangan strategis antara kekuatan maritim besar (*maritime great power*) di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik dengan memperkuat komunitas ASEAN, ASEAN+3, *East Asia Summit* dan kerja sama keamanan maritim lainnya. Melalui pencapaian poros maritim, Indonesia akan mampu memperkuat sentralitas ASEAN dalam menjaga stabilitas regional untuk menjamin pertumbuhan ekonomi di Indonesia dan Asia Tenggara yang berbasis pada perdagangan laut. Hal ini menunjukkan Asia Tenggara sebagai tempat mediasi dan hubungan antara peradaban besar yang telah menciptakan kemakmuran dalam harmoni, seperti yang telah tergambarkan dalam narasi sejarah di kawasan ini.

Daftar Pustaka

- Alisyahbana, S. T. (1987). *Bumantara – The Integration of Southeast Asia and its Perspectives in the Future*. Jakarta: Center of Southeast Asian or Bumantara Studies.
- Alonso, M. D., & Levine, P. (2007). Arms Trade and Arms Races: A Strategic Analysis. In T. Sandler, & K. Hartley, *Handbook of Defense Economics*. UK: North-Holland.
- Andaya, L. Y. (2011). Eastern Indonesia: A Study of the Intersection of Global, Regional, and Local Network in the Extended Indian Ocean. In S.C. Smith, *Reinterpreting Indian Ocean Worlds*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.
- Anh, N. T. (1996). IndoTiongkok and the Malay World: A Glimpse on the Malay-Vietnamese Relations to the Mid-Nineteen Century. *Asia Journal*, Vol. 3. No. 1.
- Antaranews. (2011). *RI, South Korea strengthen defense cooperation*. Di akses Oktober 2016, dari <http://www.antaranews.com/en/news/75508/ri-south-korea-strengthen-defense-cooperation>
- Asada, S. (2006). *From Mahan to Pearl Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States*. Maryland: Naval Institute Press.

- Asch, B.J., Hosek, J.R., & Warner, J.T. (2007). New Economics Of Manpower In The Post-Cold War Era. In T. Sandler, & K. Hartley, *Handbook of Defense Economics*. UK: North-Holland.
- Booth, K. (1977). *Navies and Foreign Policy*. London: Croom Helm.
- Brauer, J. (2007). Arms Industries, Arms Trade, and Developing Countries. In T. Sandler, & K. Hartley, *Handbook of Defense Economics*. UK: North-Holland.
- Button, R. (2008). *Small Ships in Theater Security Cooperation*. US: RAND Corporation.
- Chan, S. (1987). *Military Expenditures and Economic Performance*. World Military Expenditures and Arms Transfers.
- Cho, H. (2006). Siamese-Korean Relations in the Late Fourteenth Century. *Journal of the Siam Society*. No. 94.
- Cho, Y. (2015). The Small But Magnificent Counter-Piracy Operation of the Republic of Korea. In M. H. Nordquist, *Freedom of Navigation and Globalization*. Netherlands: Koninklijke Brill NV.
- Corbett, J. (1988). *Some Principles of Maritime Strategy*. Annapolis: United States Naval Institute Press.
- Deger, S. (1986). Economic Development and Defence Expenditure. *Economic Development and Cultural Change*, Vol. 35, 179-196.
- Dellios, R., & Ferguson, R. (2015). *Thinking Through Srivijaya: Polycentric Networks in Traditional Southeast Asia*. Isanet.
- Dinarto, D. (2016, Mei). *Indonesia's 'Global Maritime Fulcrum': The Case of Abu Sayyaf*. Di akses Oktober 2016, dari <http://thediplomat.com/2016/05/indonesia-s-global-maritime-fulcrum-the-case-of-abu-sayyaf/>
- Djumala, D. (2015, Februari). *Diplomacy for maritime fulcrum*. Di akses oktober 2016, dari <http://www.thejakartapost.com/news/2015/02/09/diplomacy-maritime-fulcrum.html>
- Dombrowski, P. (2002). The Globalization of the Defense Sector? Naval Industrial Cases and Issues. In S.J. Tangredi, *Globalization and Maritime Power*. Washington: NDU Press publications.
- Dunne, J., Smith, R., & Willenbockel, D. (2005). Models of Military expenditure and Growth: A Critical Review. *Defence and Peace Economics*, Vol. 16, No. 6,, 449-461.
- Etzold, T. (1980). Is Mahan Still Valid? *United States Naval Institute Proceedings*.
- Flecker, M. (2007). The South Tiongkok Sea Tradition: the Hybrid Hulls of South-East Asia. *International Journal of Nautical Archaeology*. Vol.36. No.1.
- Frederick, W.H. (2011). Historical setting. In W. H. Frederick, & R. L. Worden, *Indonesia a Country Study*. Washington: Federal Research Division Library of Congress.
- Friedman, T.L. (1999). *The Lexus and the Olive Tree*. New York: Anchor.
- Gomez, L. R. (1967). Sri Yijava and Madjapahit. *Philippine Studies* Vol.15. No.1.
- Goucher, C., LeGuin, C., & Walton, L. (1998). *Trade, Transport, Temples, and Tribute: The Economics of Power*. Boston: McGraw-Hill.
- Hattendorf, J.B. (2003). The Uses of Maritime History in and for the Navy. *Naval War College Review*. Vol. LVI.
- Held, D., McGrew, A., Goldblatt, D., & Perraton, J. (1999). *Global Transformations: Politics, Economics and Culture*. Stanford: Stanford University Press.
- Heng, D.T. (2006). Export commodity and regional currency: The role of Chinese copper coins in the Melaka straits, tenth to fourteenth centuries. *Journal of Southeast Asian Studies*. No.37.
- Holmes, J.R. (2014). Strategic Features Of The South Tiongkok Sea: A Tough Neighborhood For Hegemons. *Naval War College Review*. Vol. 67. No. 2.

- Hu, N.-T. A., & Oliver, J.K. (1995). A Framework for Small Navy Theory. *Naval War College Review 1978-1994*. Vol. 68.
- Keohane, R. (1984). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton : Princeton University Press.
- Liow, J.C., & Shekhar, V. (2014, November). *Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead*. Di akses Oktober 2016, dari <https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-and-obstacles-ahead/>
- Mahan, A. (1991). The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783. In J. B. Hattendorf, *Mahan on Naval Strategy*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Manggala, P.U. (2013). The Mandala Culture of Anarchy: The Pre-Colonial Southeast Asian International Society. *Journal of ASEAN Studies*. Vol.1. No.1.
- Miksic, J.N. (2003). Heterogenetic cities in premodern Southeast Asia. *World Archaeology*. Vol. 32. No.1.
- Minh-Hà, P.C. (2012). *Asian Shipbuilding Technology*. Bangkok: Asia and Pacific Regional Bureau for Education-UNESCO Bangkok.
- Monteiro, L.N. (2015). Fernando Oliveira's Art Of War At Sea (1555): A Pioneering Treatise On Naval Strategy. *Naval War College Review*. Vol. 68. No. 4.
- OECD. (2015). *Peer Review of the Korean Shipbuilding Industry and Related Government Policies*. Council Working Party on Shipbuilding.
- Pirazzoli-t'Serstevens, M. (2011). The Burnei Shipwreck: a Witness to the International Trade in the Tiongkok Sea around 1500. *The Silk Road*. Vol. 9.
- Polachek, S.W., & Seiglie, C. (2007). Trade, Peace And Democracy: An Analysis Of Dyadic Disputes. In T. Sandler, & K. Hartley, *Handbook of Defense Economics*. UK: North-Holland.
- Quirk, S., & Bradford, J. (2015, Oktober). *The Global Maritime Fulcrum and the US-Indonesia Partnership*. Di akses Oktober 2016, dari <http://thediplomat.com/2015/10/how-the-global-maritime-fulcrum-can-elevate-the-us-indonesia-partnership/>
- Richards, K. (2005). Classical Naval Strategy and Medium Power Navies. In G. Kerr, *The Peter Mitchell Essays 2003. Papers in Australian Maritime Affairs*. Australia: Sea Power Centre.
- Roell, P. (2016). *Tiongkok's Maritime Silk Road – An Ambitious Undertaking: A View from Europe*. Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy.
- Rowlands, K. (2012). “Decided Preponderance At Sea”: Naval Diplomacy In Strategic Thought. *Naval War College Review*. Vol. 65. No.4.
- Rubel, R. C. (2015). Connecting The Dots: Capital Ships, The Littoral, Command Of The Sea, And The World Order. *Naval War College Review*. Vol. 68. No. 4.
- Sandler, T., & Hartley, K. (2007). Defense In A Globalized World: An Introduction. In T. Sandler, & K. Hartley, *Handbook of Defense Economics*. UK: North-Holland.
- Scobell, A., McMahon, M., & Cooper, C.A. (2015). Tiongkok's Aircraft Carrier Program: Drivers, Developments, Implications. *Naval War College Review*. Vol. 68. No. 4.
- Sodhy, P. (1983). The "International Relations" Of The Malay Peninsula From The Seventh To The Fourteenth Century. *Akademika* No. 23.
- Stuart-Fox, M. (2003). *A short history of Tiongkok and Southeast Asia : tribute, trade and influence*. Australia: Allen & Unwin.
- Swartz, P. (2011). *Rising Powers and Naval Power*. US: Institute for National Strategic Studies.
- Tangredi, S. J. (2002). Globalization and Sea Power: Overview and Context. In S. J. Tangredi, *Globalization and Maritime Power*. Washington: NDU Press publications.

- Tejo, A. (2014, Mei). *Imported Components Dominate Shipbuilding Industry*. Di akses Oktober 2016, dari <http://en.tempo.co/read/news/2014/05/14/056577719/Imported-Components-Dominate-Shipbuilding-Industry>
- Wade, G. (2009). An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE. *Journal of Southeast Asian Studies*. Vol.40. No.2.
- Wei, Z. (2015). A General Review Of The History of Tiongkok's Sea-Power Theory Development. *Naval War College Review*. Vol. 68. No. 4.
- Yakovlev, P. (2007). Arms Trade Military Spending and Economic Growth. *Defence and Peace Economics*, Vol. 18, 317-318.
- Yamauchi, S. (2013). The Japanese Archipelago and Maritime Asia from the 9th to the 14th Centuries. In K. Fujita, M. Shiro, & A. Reid, *Offshore Asia: Maritime Interaction in Eastern Asia before Steamships*. Singapore: ISEAS Publishing.