

Kerjasama “Segitiga Maritim Dunia” Indonesia-Tingkok-Rusia: Membangun Keamanan Maritimasia Tenggara

Adi Rio Arianto

(Dosen HI Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta)

Email: arianto.adirio@gmail.com

Abstract

The strategic cooperation among Indonesia-China-Russia in the Maritime sector can significantly boost the position of Indonesia as a key Southeast Asian Maritime Security. It can be understood through a series of cooperation by Indonesia, China, and Russia, through schemes: (1) Silk Road Economic Belt (SERB) and the Maritime Silk Road Point (MSRP), (2) Cooperation of Siberia and Far East, and (3) Cooperation “Poros Maritim Dunia.” This cooperation reflects that the model of Indonesia foreign policy has been able to influence the behavior of Russia and China both structural and relational in protecting and maintaining the Southeast Asia Maritime security. The forming of Southeast Asia Maritime security involving actors outside the region such as Russia (Eurasia), China (East Asia), and the United States (Asia-Pacific) also influence the World Maritime Security models. Thus, Russia and China are advocates for strengthening the position of Indonesia as the key of Southeast Asia Maritime security, which in turn impact on World Maritime Security Architecture.

Keywords: Indonesia, Russia, China, Maritime Security, Southeast Asia

Abstraksi

Kerjasama strategis Indonesia-Rusia-Tingkok di sektor Maritim secara signifikan mampu mendorong posisi Indonesia sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara. Hal ini dapat dipahami melalui serangkaian kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia kepada Rusia dan Tiongkok melalui skema: (1) Silk Road Economic Belt (SERB) dan Maritime Silk Road Point (MSRP), dan (2) Kerjasama wilayah Siberia dan Far East, dan (3) Kerjasama Poros Maritim Dunia. Kerjasama ini mencerminkan bahwa model Politik Luar Negeri Indonesia telah mampu mempengaruhi perilaku Rusia dan Tiongkok baik secara struktural maupun relasional dalam menjaga dan memelihara keamanan Maritim Asia Tenggara. Pemeliharaan Keamanan Maritim Asia Tenggara yang melibatkan aktor luar kawasan seperti Rusia (Eurasia), Tiongkok (Asia Timur), dan Amerika Serikat (Asia Pasifik) turut mempengaruhi model pemeliharaan Keamanan Maritim Dunia. Dengan demikian Rusia dan Tiongkok adalah penyokong bagi penguatan posisi Indonesia sebagai kunci keamanan Maritim Asia Tenggara yang pada akhirnya berimbas pada Arsitektur Keamanan Maritim Dunia.

Kata kunci: Indonesia, Rusia, Tiongkok, Keamanan Maritim, Asia Tenggara

I. Pendahuluan

Indonesia menjadi lebih kuat di Asia Tenggara dan dunia setelah skema Poros Maritim Dunia Indonesia disandingkan dengan skema Jalur Sutra Maritim Tiongkok. Penggabungan kedua skema ini sangat signifikan di angkat untuk menjadikan Indonesia sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan dunia. Adapun, Jalur Sutra Maritim merupakan rute perdagangan yang menghubungkan Eropa dan Asia Tengah dan Timur, serta jalur energi dari Afrika ke Asia Selatan dan Asia Timur. Hal ini mendorong Tiongkok mendirikan *Bank Investasi Infrastruktur Asia* senilai US\$50 miliar serta program Dana Jalur Sutra Maritim sebesar US\$40 miliar (Xinhuanet, 2014).

Kerjasama Indonesia-Tiongkok di sektor Maritim sangatlah signifikan. Jalur Sutra Maritim bersinggungan dengan konsep tol laut Indonesia sebagai pondasi Poros Maritim Dunia Indonesia yang digagas oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo. Peta berikut menunjukkan persinggungan yang dimaksud.

Gambar 1. Peta irisan Jalur Sutra Maritim Tiongkok dan Poros Maritim Dunia Indonesia



(Nusantaranews.co, 2016)

Rute jalur Sutra meliputi Eropa, masuk Laut Merah di Afrika, lalu ke Samudra Hindia, terus menuju India, Bangladesh, Burma, kemudian masuk ke Indonesia melalui Selat Malaka. Juga menyusur lewat selatan yang masuk Selat Lombok, Selat Sunda, Selat Wetar, Selat Sunda, lalu terus ke utara, lantas masuk ke Laut Tiongkok Selatan. Ini membuat tensi di Laut Tiongkok Selatan meningkat.

Selanjutnya, semakin menjamnya konflik antara Amerika Serikat dan Tiongkok di kawasan Asia Tenggara, berakibat memburuknya hubungan antara Filipina (sebagai sekutu tradisional Amerika Serikat) dan Tiongkok. Terbukti dengan timbulnya konflik perbatasan

antara Filipina dan Tiongkok terkait klaim wilayah Laut Tiongkok Selatan. Sehingga Tiongkok telah mengucilkan Filipina dengan menghindari negara kepulauan itu dalam rute Jalur Sutra Maritim. Di sisi lain, pemerintahan Joko Widodo memang serius untuk membangun keseimbangan baru menghadapi dominasi pengaruh Amerika dan sekutu-sekutu baratnya di Asia Tenggara. Oleh arena itu, kerjasama strategis bidang maritim dengan negara lain—selain Tiongkok—mesti diciptakan. Rusia adalah mitra strategis Indonesia, selain Tiongkok. Presiden Rusia, Vladimir Putin telah mengisyaratkan untuk bekerjasama dengan negara-negara mitra ASEAN. Pada Konferensi Tingkat Tinggi *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) di Beijing November 2014, Putin ingin memanfaatkan potensi kerja sama Rusia-Asia Tenggara (Tempo, 2014).

Keunggulan yang ditawarkan Putin adalah wilayah Siberia dan *Far East*. Pada KTT G20 tahun 2013, Rusia mempunyai program unggulan terkait proyek pembangunan infrastruktur darat dan maritim. Adapun, *Program of Development of Siberia and Far East*, merupakan program kerjasama pembangunan infrastruktur yang dicanangkan sebagai prioritas oleh pemerintahan Joko Widodo (RBTH Indonesia, 2014). Hal ini mampu menciptakan kerjasama Indonesia-Rusia melalui skema Transit Jalur Kereta Api Siberia. Termasuk kerjasama infrastruktur Maritim sesuai konsepsi Poros Maritim Dunia. Kerjasama ini bisa bermanfaat untuk memperkuat nilai strategis Indonesia. Dengan demikian, tulisan ini berfokus pada bagaimana pengaruh kerjasama Indonesia-Tiongkok-Rusia di sektor Maritim dalam upaya mendorong Indonesia sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara yang berimbas pada keamanan maritim dunia?

Untuk menjawab pertanyaan di atas, berikut kerangka teoritikal yang digunakan yaitu: (1) konsep "*regional powers and security orders*", digunakan untuk menelaah aktor berpengaruh dalam pembentukan arsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggara; (2) konsep "kerjasama strategis" digunakan untuk menelaah model kerjasama yang dibangun oleh pihak yang terlibat; dan (3) konsep "geopolitik dan keamanan maritim" digunakan untuk melihat model pembangunan keamanan maritim suatu perairan negara, perairan kawasan, dan perairan dunia.

Menurut analisis yang dikemukakan oleh *European Consortium for Political Research* (ECPR), yang dimaksud dengan *regional powers* adalah "sebuah negara yang berada di suatu kawasan geografis, dimanan negara tersebut mendominasi kawasan dalam hal ekonomi dan militer, mampu memberi pengaruh hegemoni di kawasan dan pengaruh (memungkinkan) di skala global, dan secara sukarela "*willingness*" bersedia memanfaatkan sumber daya kekuatan dan diakui atau diterima sebagai pemimpin regional

oleh tetangganya" (Jurnal *European Consortium for Political Research*). Adapun, yang dimaksud dengan “*security order*” adalah pemetaan, pengaturan, dan proporsi tatanan keamanan di tingkat kawasan yang menekankan pada cara identifikasi, manajemen dan pencegahan berbagai jenis ancaman keamanan regional (Stewart-Ingersoll, 2012: 33-35).

Selanjutnya, konsep kerjasama strategis merupakan kerjasama yang berlangsung dalam berbagai konteks yang berbeda kebanyakan hubungan dan interaksi yang berbentuk kerjasama langsung di antara dua negara yang memiliki kepentingan atau menghadapi masalah strategis secara bersamaan (Holsti, 1992: 650-652). Bentuk kerjasama lainnya dilakukan antara negara juga bernaung dalam organisasi dan kelambagaan internasional. Kerjasama internasional dapat dipetakan menjadi empat bagian: (1) kerjasama global, yaitu adanya hasrat yang kuat dari berbagai bangsa di dunia untuk bersatu dalam suatu wadah yang mampu mempersatukan cita-cita bersama merupakan dasar utama bagi kerjasama global. Sejarah kerjasama global dapat di telusuri kembali mulai dari terbentuknya kerjasama multilateral; (2) kerjasama regional merupakan kerjasama antar negara yang secara geografis letaknya berdekatan. Kerjasama tersebut biasa berada dalam bidang pertahanan, hukum, kebudayaan dan sebagainya. Lebih lanjut menurut Budiono, organisasi kerjasama regional dewasa ini merupakan masalah yang amat luas dan rumit.

Adapun yang menentukan dalam kerjasama regional selain kedekatan geografis, kesamaan, pandangan bidang politik dan kebudayaan maupun perbedaan struktur produktifitas ekonomi juga ikut menentukan pula apakah kerjasama tersebut dapat di wujudkan. Kerjasama regional merupakan salah satu alternatif yang dapat di pergunakan untuk mengatasi masalah kemiskinan dan kebodohan; (3) kerjasama fungsional, yaitu kerjasama yang tidak bisa di lepaskan dari power. Kerjasama fungsional tidaklah berjalan mulus sebagaimana di harapkan. Sebagai akibat dari adanya kekuatan atau kelemahan yang spesifik pada beberapa negara maka persaingan tidak dapat dicegah yang kemudian menghasilkan apa yang di sebut oleh para ahli ekonomi internasional sebagai kerjasama yang kompetitif yang merupakan lawan dari kerjasama yang komplementer (Soeprapto, 1997: 181-186); dan (4) kerjasama ideologi, yaitu kerjasama antarnegara yang tidak memandang batas-batas teorial negara. Berbagai kelompok kepentingan berusaha mencapai tujuannya dengan memanfaatkan berbagai kemungkinan yang terbuka di forum global.

Selanjutnya, Keamanan Maritim merupakan keamanan yang berkaitan dengan struktur wilayah atau tata letak wilayah maritim. Dalam konteks ini berhubungan dengan konsep geopolitik. Geopolitik mempelajari bagaimana keputusan politik dapat diambil

secara tepat dan strategis dengan mempertimbangkan faktor geografis. Geografis dalam hal ini mengacu pada batas-batas geografis antar negara yang juga berarti batas politis.

Geopolitik merupakan daerah irisan antara *political science* dengan *political geography* sehingga geopolitik atau dalam konteks lain hubungan antara geografi dan politik sering juga disebut *human geography* yang prinsipnya menyangkut hubungan antara *political behavior* dan *psycal features*. Dalam konteks ini, hubungan antara perilaku politik negara dan lingkungan geografisnya sangat kuat (Hayati dan Yani, 2007: 8). Selanjutnya, analisis dari Griffith menyatakan bahwa “*Geopolitics is the study of the influence of geographical factors on state behaviour – how location, climate, natural resources, population, and physical terrain determine a state’s foreign policy options and its position in the hierarchy of states* (Griffiths dan O’Callghan, 2002: 120).”

Geopolitik adalah sebuah studi geografi yang dikaitkan dengan kondisi kebijakan luar negeri sebuah negara dan fenomena politik dengan asumsi bahwa kekuatan sebuah negara bergantung pada wilayahnya, sungai, jalan, bahan mentah dan makanan dan termasuk penduduknya, pemerintahnya, ekonominya dan budayanya. Secara abstrak, geopolitik tradisional menunjukkan hubungan dan pernyataan kausalitas antara kekuatan politik dan ruang geografis. Terminologi ini sering dianggap sebagai formulasi khusus yang berhubungan dengan kepentingan strategis relatif dari pentingnya potensi geografis dalam perspektif dunia internasional. Fokus utama teori geopolitik berhubungan dengan korelasi antara kekuatan dalam bidang politik, identifikasi wilayah inti dari perspektif internasional, dan hubungan antara kapabilitas laut dan darat yang dimiliki (Gearóid Ó dan Dalby, 1998). Dengan demikian, negara yang kuat adalah negara yang mampu memanfaatkan kapabilitas maritim untuk bekerjasama dengan negara lain yang juga memiliki wilayah laut, meskipun wilayah laut negara tersebut tidak secara keseluruhan mengelilingi negara tersebut.

II. Arsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggara: Geopolitik Maritim Indonesia di Asia Tenggara dan Pasifik

“Arsitektur Keamanan Asia Tenggara” adalah serangkaian proses politik penting yang membentuk lingkungan strategis, termasuk di antaranya adalah proses integrasi Asia Tenggara, evolusi dari ASEAN, pengembangan hubungan Asia Tenggara dan Asia Pasifik, dan evolusi manajemen krisis di wilayah Asia Tenggara—juga termasuk Asia Pasifik. Argumen ini didukung oleh, hadirnya Indonesia sebagai negara kunci bagi pembentukan keamanan Asia Tenggara secara menyeluruh (Dibb, 2001: 829-842). Dengan demikian,

keamanan maritim Asia Tenggara merupakan kondisi stabil wilayah maritim dari seluruh negara-negara Asia Tenggara yang memiliki laut. Dengan demikian, Arsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggara dapat dipahami melalui empat hal berikut, yaitu (1) konstalasi wilayah konflik maritim antara negara-negara Asia Tenggara yang memiliki laut yang berbatasan dengan Laut Tiongkok Selatan; (2) menguatnya doktrin “*Pearl of String*” Tiongkok sebagai implementasi dari “Jalur Sutra Maritim” yang membelah Laut Asia Tenggara dan Laut Tiongkok Selatan; (3) munculnya konsep Poros Maritim Dunia yang mengangkat Indonesia sebagai Negara Maritim Dunia; dan (4) Penggabungan kerjasama antara Jalur Sutra Maritim, Kerjasama wilayah Siberia dan *Far East*, dan Poros Maritim Dunia membentuk wilayah teduh dunia. Saya menyebut wilayah ini dengan istilah “Daerah Horizontal Dunia (Arianto, 2016).”

Indonesia adalah pemegang status quo “Poros Maritim Dunia” sekaligus “Poros Geopolitik dan Keamanan Dunia.” Perlombaan peningkatan alutsista untuk memperkuat keamanan laut di Asia Tenggara dan Pasifik yang bersinggungan dengan konflik di Laut Tiongkok Selatan telah mampu mengundang reaksi geopolitik bagi negara-negara yang berada di sekitar laut Indonesia. Status quo kedaulatan perairan Indonesia yang tertuang dalam doktrin Deklarasi Djuanda menjadi pedoman Indonesia dalam memahami implementasi hukum laut internasional. Hukum laut internasional adalah instrumen dasar dalam menganalisa bagaimana wilayah laut Indonesia menjadi jauh lebih penting yang berefek pada kekuatan politik Indonesia di kawasan Asia Tenggara. Wilayah maritim Indonesia mampu memandu Indonesia mencapai Poros Maritim Dunia melalui kekuasaan atas laut, sesempit-sempitnya adalah di internal kawasan Asia Tenggara dan Pasifik. Oleh karena itu, membicarakan status quo Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, mestinya memahami situasi geopolitik dan keamanan maritim Asia Tenggara dan Asia Pasifik, termasuk keamanan wilayah laut negara-negara anggota ASEAN dan wilayah Maritim Indonesia.

Istilah Poros Maritim Dunia dalam kacamata Hukum Laut Internasional menjadi tema krusial di kalangan akademik dan Ilmuwan Hubungan Internasional. Seluruh Ilmuwan kembali pada aturan dasar ini ketika mulai membedah tentang wilayah kekuasaan laut Indonesia di Asia Tenggara. Demikian halnya dengan wilayah poros maritim dunia. Penguasaan Indonesia atas lautnya melegitimasi kekuasaan Indonesia di Asia Tenggara sebagai Negara Maritim Dunia. Hal ini sekaligus menjadikan posisi Indonesia lebih kuat di Asia Tenggara. Menurut Hasim Djalal (Purnomo, 2014), tokoh Hukum Laut Internasional menyatakan betapa pentingnya memahami kedaulatan laut Indonesia, termasuk bagaimana

memahami proyeksi laut dan nilai strategisnya (Purnomo, 2014). Ia juga menjelaskan mengenai prinsip pokok dalam memahami perbatasan negara oleh jalur laut. Ia mengambil contoh keberhasilan Tiongkok yang merintis jalur eksplorasi di Lautan Hindia. Eksplorasi tersebut di antaranya adalah terkait “*Seabed Authority*” dalam menngolah kedaulatan laut negara-bangsa di seluruh dunia. *Seabed authority* merupakan ketentuan-ketentuan yang mengurus masalah laut, tidak hanya mencakup pelayaran perkapalan untuk tujuan perdagangan dan transportasi melainkan juga untuk menganalisis fungsi laut sebagai bahan eksplorasi dalam menemukan kebutuhan industri negara dari sumber daya laut (Purnomo, 2014). Dalam kasus ini, Tiongkok telah menjadi negara terkuat yang telah mampu mengolah zona laut internasional menjadi wilayah eksplorasi dalam membangun industri nasionalnya. Tiongkok telah melakukan penelitian di dasar laut Samudera Hindia di sebelah Timur Negara Afrika. Dalam kegiatan ini, Tiongkok tentu saja telah memiliki visi untuk menjadi negara pertama yang mampu mengolah sumberdaya laut ke dalam kebutuhan industri dalam negeri.

Sejalan dengan pandangan di atas, wilayah laut, udara, dan daratan Indonesia yang begitu luas nampaknya memancing negara tetangga untuk memastikan kemampuan Indonesia dalam mengeksplorasi laut. Oleh karena itu membahas Poros Maritim Dunia nampaknya terlalu sempit, sebab Indonesia tidak hanya menjadi Poros Maritim, tetapi juga sebagai Poros Asia Pasifik dan Poros Geopolitik dan Poros Khatulistiwa Dunia (Arianto, 2016). Saya melihat, Indonesia sedang menuju pada level sebagai pemegang kendali Asia Pasifik dan dunia melalui penguasaan lautan dunia, daratan dunia, dan khatulistiwa dunia, membentuk apa yang saya sebut sebagai “Benua Indonesia.” Hal ini didukung oleh luasnya wilayah perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudra dan dua benua, serta sebagai negara yang dilewati oleh Garis (Horizon) Khatulistiwa terpanjang di dunia (Arianto, 2016).

Untuk menjadi Poros Maritim Dunia, setidaknya suatu negara memiliki wilayah laut terluas di kawasan dan dunia. Bagaimana kekuatan kepemilikan laut tersebut dibandingkan dengan sumber daya pemicu keamanan. Sebagaimana mengukur keamanan dan kedaulatan laut sebuah negara, Indonesia nampaknya telah menyanggupi persyaratan ini. Namun, perlu digaris bawahi, ketika masuk ke dalam ranah kekuatan sumber daya Indonesia dalam mengolah lautnya. “Kekuatan” inilah yang pada akhirnya berujung pada maksud pemikiran inti tulisan ini, yaitu penggunaan wilayah laut untuk tujuan politik dan kekuasaan atas negara-negara di Asia Tenggara dan Pasifik. Singkatnya saya ingin mengetahui seberapa bagus Indonesia mengolah situasi ini sebagai arus geopolitik yang

kuat bagi posisi Indonesia di level global. Inilah yang saya maksudkan bahwa Indonesia adalah pemegang status quo “poros maritim dunia” sekaligus “poros geopolitik dan keamanan Dunia” hanya saja jika mampu mengolah kekuatan lautnya dengan baik dan efektif bagi kawasan dan penopang laut dunia (Arianto, 2016). Oleh karena itu, kerjasama strategis di sektor Maritim dengan negara-negara seperti Tiongkok dan Rusia sangatlah signifikan dalam membangun keamanan maritim Indonesia di masa kini dan masa depan.

Adapun, pertanyaan yang menyusul kemudian adalah seberapa besar penguatan keamanan laut Indonesia apabila kerjasama dengan Tiongkok dan Rusia berjalan sesuai dengan visi yang telah dicanangkan. Hal ini tentu saja berkaitan dengan seberapa besar kemauan Indonesia dalam membangun konsep kedaulatan laut Indonesia terhadap kedaulatan laut negara-negara tetangganya di Asia Tenggara dan Pasifik. Memahami lebih jauh bagaimana laut Indonesia telah begitu kompleks menjadi komoditas politik lokal, nasional, dan internasional di kawasannya sendiri.

Termasuk memahami lebih jauh lagi bagaimana laut telah menjadi komoditas ekonomi pariwisata Indonesia, dan bagaimana laut telah menjadi komoditas bagi seluruh negara yang berada dalam kawasan Asia Tenggara meliputi ASEAN dan Pasifik Selatan. Untuk mencapai cita-cita di atas, maka bentuk kerjasama maritim Indonesia dan negara-negara internal dan eksternal kawasan sangat penting untuk diangkat. Kerjasama Maritim yang dimaksud adalah kerjasama Maritim antara Indonesia, Tiongkok, dan Rusia. Kerjasama ini merupakan kerjasama “Segitiga Maritim Dunia” yang pada akhirnya mampu memberikan pengaruh yang signifikan bagi pembentukan keamanan Maritim kawasan menuju keamanan maritim global.

III. Kerjasama Maritim Indonesia-Tiongkok: Skema *Silk Road Economic Belt* (SERB) dan *Maritime Silk Road Point* (MSRP)

Pertemuan Presiden Joko Widodo dengan Menteri Luar Negeri Tiongkok, Wang Yi, pada tanggal 3 November 2016, Presiden Joko Widodo berusaha mendorong Tiongkok membantu pembangunan infrastruktur, khususnya pengembangan bidang kemaritiman (Kabar Politik, 2014). Pada tataran ini, Indonesia harus cerdas melihat peluang. Persaingan global antara Amerika Serikat dan Tiongkok di sepanjang Jalur Sutras semakin meningkat skala dan intensitasnya. Hal ini disebabkan oleh persinggungan antara Horizon Laut Tiongkok Selatan dan Horizon Selat Malaka.

Menteri Luar Negeri Tiongkok Wang Yi menyinggung tentang *Silk Road Economic Belt* (SERB) di Asia dan *Maritime Silk Road Point* (MSRP) (Kabar Politik, 2014).

Kerjasama Maritim dalam skema SERB dan MSRP sudah pasti bersifat saling menguntungkan antara Indonesia dan Tiongkok. Ini penting mengingat kenyataan bahwa Tiongkok memang mempunyai sasaran strategis menguasai wilayah-wilayah yang berada di jalur Laut Tiongkok Selatan, yang merupakan Jalur Sutra Maritim. Untuk menguasai Jalur Sutra Maritim, Tiongkok punya doktrin kemaritiman yang dikenal dengan “*String of Pearl*” (Pehrson, 2006). Skema SERB dan MSRP tersebut akan mendorong pembangunan dan pengembangan infrastruktur maritim dan mampu menciptakan produktifitas dari tujuan strategis Indonesia untuk meningkatkan pertahanan dan keamanan maritim di Asia Tenggara.

Pandangan Tiongkok untuk mengaitkan rencana Poros Maritim Indonesia dan Jalur Sutra Maritim Tiongkok adalah positif. Sasaran strategis Jalur Maritim Tiongkok bertumpu pada strategi *String of Pearl* yang tujuannya adalah penguasaan wilayah-wilayah yang punya nilai strategis secara geopolitik di kawasan Asia Tenggara. Poros Maritim Dunia dan Pembangunan Tol Laut didasarkan pada gagasan pembangunan ekonomi dan proyek pembangunan infrastruktur bidang kemaritiman. Dalam hal pembangunan tol laut misalnya, tujuannya sesungguhnya adalah untuk meningkatkan jalur armada angkut kargo laut antar pelabuhan yang ke depan diharapkan berlanjut pada penguatan maritim Indonesia di skala regional dan antarregional. Hal ini penting untuk dilakukan, mengingat luasnya wilayah maritim Indonesia di Asia Tenggara dan Asia Pasifik.

Melalui skema SERB dan MSRP, secara geopolitik kerjasama Tiongkok dan Indonesia semakin menguat melalui mata ekonomi. Indonesia juga memperoleh keuntungan dari segi investasi dan peningkatan kekuatan di Asia Tenggara dan Pasifik. Adapun, persaingan global yang semakin menajam antara Amerika dan Tiongkok di mata politik, militer dan ekonomi di kawasan Asia Tenggara, mendorong posisi tawar Indonesia yang semakin kuat.

Dengan demikian, Indonesia memainkan pengaruhnya terhadap kedua negara tersebut. Bagi negara-negara asing, kerjasama strategis dengan Indonesia di sektor maritim punya nilai strategis. Potensi industri berbasis maritim bernilai 1,2 Triliun dollar Amerika Serikat pertahun (Hendrajit, 2015; dan Teoropong Senayan, 2016). Wajar jika beberapa negara adidaya, berebut pengaruh untuk menguasai sektor maritim Indonesia dengan memanfaatkan program penguatan sektor maritim sebagaimana dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo.

Adapun penguatan sektor maritim memang sudah dicanangkan oleh Menteri Koordinasi Kemaritiman, Indroyono Susilo. Konsep penguatan sektor maritim bertumpu

pada ketersediaan kapal-kapal besar yang rutin hilir mudik dengan frekuensi tinggi dari ujung barat di Aceh sampai ujung timur di Papua, atau dari ujung utara sampai ujung selatan Indonesia. Melalui penerapan konsep ini, bertujuan untuk meningkatkan frekuensi perdagangan antarpulau dan antardaerah.

Selain itu, Menko Kemaritiman Indroyono juga mencanangkan perlunya pembangunan infrastruktur yang mendahului pembangunan Tol Laut sebagaimana yang menjadi program unggulan Presiden Joko Widodo. Seperti misalnya dengan memperkuat jalur utama pelayaran. Untuk itu, Menko Indroyono menekankan ada empat pelabuhan yang perlu segera dibangun di empat titik jalur utama pelayaran dari barat hingga timur Indonesia, yaitu Belawan, Jakarta, Makasar, dan Sorong (Hendrajit, 2014).

IV. Kerjasama Maritim dan Non-Maritim Indonesia-Rusia: Skema Kerjasama wilayah Siberia dan *Far East*

Rusia merupakan mitra strategis sebagai alternatif setelah Tiongkok. Presiden Vladimir Putin telah membuka pintu kerjasama dengan negara-negara mitra di ASEAN, termasuk Indonesia. Pada Konferensi Tingkat Tinggi *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC) di Beijing November 2014 lalu, Putin menyampaikan manfaat potensi kerja sama Rusia dengan Asia Tenggara (Al-Rasyid, 2014). Adapun keunggulan yang ditawarkan Putin adalah wilayah *Siberia* dan *Far East* (Timur Jauh) Rusia. Pada KTT G20 tahun 2013, Rusia mempunyai program unggulan terkait proyek pembangunan infrastruktur strategis dari sudut pandang kepentingan dan prioritas nasionalnya.

Melalui *Program of Development of Siberia and Far East*, Rusia mengaitkan pembangunan infrastruktur dan upaya membangun pengaruh geopolitik di kawasan Asia Pasifik. Karena Siberia merupakan pintu masuk ke kawasan Asia Pasifik. Selain kenyataan bahwa wilayah Primorsky Krai dan kota Vladivostok saat ini dipandang sebagai pusat pertumbuhan ekonomi wilayah Timur Jauh Rusia. Wilayah ini juga berbatasan langsung dengan kawasan pertumbuhan ekonomi Asia Timur dan dekat dengan pusat-pusat perkembangan ekonomi di negara-negara kawasan Asia Pasifik yang juga tergabung dalam forum ekonomi APEC.

Program of Development of Siberia and Far East, dicanangkan sebagai prioritas oleh pemerintahan Joko Widodo, yang bisa dikembangkan dalam kerjasama Indonesia-Rusia dalam bidang rel kereta api, melalui skema Transit Jalur Kereta Api Siberia. Berbagai kerjasama infrastruktur baru yang kiranya jauh lebih bermanfaat bagi Indonesia. Termasuk dalam kerangka kerjasama maritim sesuai konsepsi Poros Maritim Dunia

Indonesia. Sehingga bisa dikembangkan secara lebih strategis tidak saja sebagai bagian dari pembangunan ekonomi, melainkan juga dengan memanfaatkan nilai strategis beberapa wilayah Indonesia secara geopolitik. Pemerintahan Presiden Joko Widodo telah mempertimbangkan kerjasama strategis dengan Rusia. Atas dasar pertimbangan tersebut, Indonesia harus mampu memanfaatkan peran strategis negara-negara seperti Tiongkok dan Rusia yang ingin meninggalkan pola konservatisme yang diperagakan oleh negara-negara maju yang tergabung dalam G-7. Terhadap Rusia, Indonesia harus memanfaatkan kemitraan strategis dengan Rusia, khususnya dalam meningkatkan kapasitas dan kapabilitas dalam bidang Ilmu Pengetahuan Teknologi, khususnya di bidang perangkat keras bidang Industri strategis, termasuk bidang militer, ruang angkasa, transportasi, pertambangan dan pertanian. Bahkan juga kerjasama peningkatan sumberdaya manusia, khususnya riset dan penemuan.

Salah satunya, melalui skema BRICS, Indonesia bisa menyerap inspirasi dari Rusia yang mampu dan berhasil memadukan pembangunan ekonomi dengan visi geopolitik Rusia. Terkait dengan pembangunan infrastruktur, Indonesia bisa menyerap inspirasi dari Rusia terkait dengan proyek lintas perbatasan yang menghubungkan Timur dan Barat sebagai upaya membangun dampak positif dan menguntungkan bagi konektivitas berskala global. Yang mana, pembangunan ekonomi di Siberia, wilayah Rusia Timur, dijadikan landasan untuk menjadikan Siberia yang semula merupakan “wilayah belakang” menjadi “wilayah depan” karena Siberia merupakan pintu gerbang Rusia ke Asia Pasifik melalui jalur timur.

Pada tingkatan yang lebih praktis dan teknis, Rusia jelas merupakan rujukan yang jauh lebih handal terkait bantuan pengembangan industri maupun teknologi. Dalam sebuah Konferensi antar Kamar Dagang dan Industri antar negara-negara APEC di Hongkong, Rusia sempat menawarkan Program *Transfer Teknologi Fund* kepada negara-negara berkembang yang tergabung dalam APEC (Hendrajit, 2015). Namun, Pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono tidak merespon tawaran strategis Rusia.

Rusia punya peran yang sama strategisnya dengan Tiongkok, Indonesia akan punya beberapa rujukan dan opsi perbandingan. Mengingat fakta bahwa Rusia sangat berpengalaman dalam pembangunan bidang industri, kiranya Pemerintahan Joko Widodo bisa memanfaatkan bantuan dan bimbingan dari Rusia terkait pembangunan di sektor marikultur atau budidaya laut, industri bioteknologi kelautan, pariwisata bahari, serta industri dan jasa maritim.

Pada tataran ini, kerjasama Indonesia dengan melibatkan Tiongkok dan Rusia berdasarkan skema BRICS, Indonesia bisa menyerap pengalaman dan keahlian kedua negara adidaya tersebut secara lebih strategis dan menguntungkan kedua belah pihak. Selain itu, melalui skema BRICS, meski Tiongkok dan Rusia tetap menjadi induk dari pola kerjasama strategis ini, namun Indonesia bisa mengikutsertakan beberapa negara berkembang yang terjalin dalam kerjasama model ini, untuk mengajukan usulan bersama terhadap Tiongkok dan Rusia sehingga tercipta kerjasama yang saling menguntungkan di sektor maritime dan nir-maritim.

V. Kerjasama “Segitiga Maritim Dunia”: Indonesia, Kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Dunia

Analisis kerjasama Indonesia-Tiongkok-Rusia berujung pada kerjasama Segitiga Maritim Dunia, yaitu kerjasama yang bersifat strategis dari ketiga negara sebagai langkah cerdas yang diambil oleh Indonesia untuk memperluas jangkauan pemanfaatan sumber daya “maritim” Indonesia di mata dunia. Kerjasama Strategis Indonesia-Rusia-Tiongkok di sektor Maritim secara signifikan mampu mendorong posisi Indonesia sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Asia Pasifik.

Hal ini telah dapat dipahami melalui serangkaian kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia kepada Rusia dan Tiongkok melalui skema yang telah dipaparkan di atas, yaitu: (1) *Silk Road Economic Belt* (SERB) dan *Maritime Silk Road Point* (MSRP), (2) Kerjasama wilayah *Siberia* dan *Far East*, dan (3) Skema kerjasama mencapai Poros Maritim Dunia. Kerjasama ini mencerminkan bahwa model Politik Luar Negeri Indonesia telah mampu mempengaruhi perilaku Rusia dan Tiongkok baik secara struktural maupun relasional dalam menjaga dan memelihara keamanan Maritim Asia Tenggara.

Pemeliharaan Keamanan Maritim Asia Tenggara yang melibatkan aktor luar kawasan seperti Rusia (Eurasia), Tiongkok (Asia Timur), dan Amerika Serikat (Asia Pasifik) turut mempengaruhi model pemeliharaan Keamanan Maritim Dunia. Dengan demikian Rusia dan Tiongkok adalah penyokong bagi penguatan posisi Indonesia sebagai kunci keamanan Maritim Asia Tenggara yang pada akhirnya berimbas pada arsitektur Keamanan Maritim Dunia.

Meskipun saat ini Indonesia masih belum memiliki visi yang jauh mengarungi samudera. Indonesia nampaknya telah menaruh visi yang kuat melihat laut sebagai salah satu komponen pembangun kekuatan nasional Indonesia. Inilah yang akan mendorong Indonesia menjadi Poros Maritim dan Poros Geopolitik Dunia, hanya saja jika Indonesia

mampu eksplorasi sumber daya laut di zona lautan internasional dan berkuasa atas laut yang dimilikinya. Kecenderungan laut Indonesia selalu berkaitan dengan kekuatan pertahanan nasional.

Hal di atas mendorong mengakibatkan Rancangan Undang-undang kewanatan nasional menjadi topik penting dalam membahas kedaulatan laut terkait Hukum Laut Internasional (Tashandra, 2016). Diantaranya adalah terkait *water security*, *air security*, dan *homeland security* yang ketiganya masuk dalam ranah geografi yang bersentuhan dengan isu geopolitik dan keamanan regional. Hal ini juga berkisar tentang bagaimana usaha Indonesia dalam memperkuat preventif diplomasi dalam mensosialisasikan posisi lautnya. Sehingga menjadi Poros Maritim Dunia perlu juga memperkuat persepsi Poros Nelayan Dunia, yaitu pelaut-pelaut lokal yang handal, pelaut-pelaut yang memahami makna maritim secara global.

Pada akhirnya, yang masih menjadi permasalahan inti adalah apakah pemahaman penduduk perbatasan. Anggap saja bahwa “nelayan” Indonesia dan pemangku lainnya memiliki pemahaman yang sama dengan para ilmuwan dan tokoh yang memahami arti laut dengan baik, atau bahkan sebanding dengan pemahaman Dewan Kelautan dalam memahami nilai-nilai strategis laut di sekitarnya. Ke depan, nampaknya nelayan Indonesia segera menjadi “Diplomat Maritim” yang sesungguhnya. Ada baiknya membangun Poros Maritim Dunia juga ikut membangun “Poros Nelayan Dunia” dan “Diplomat Maritimnya.” Dalam artian, para nelayan ini diikutkan dalam setiap negosiasi kelautan yang bisa secara sederhana menghubungkan antara pemahaman maritim secara lokal, nasional, dan internasional. Bagaimanapun juga saya sangat yakin wilayah laut Indonesia sangat luas. Laut yang luas ini akan menjadi kekuatan besar Indonesia untuk menopang kelautan dunia.

Salah satunya agenda dan cita-cita besar Indonesia adalah membangun skema “Poros Maritim Dunia yang berakibat pada pembentukan Poros Geopolitik dan Keamanan Dunia.” Pada akhirnya, penggabungan dari kerjasama (1) *Silk Road Economic Belt (SERB)* dan *Maritime Silk Road Point (MSRP)*, (2) Kerjasama wilayah *Siberia* dan *Far East*, dan (3) Skema Poros Maritim Dunia menjadi cikal bakal bagi pembentukan “Daerah Horizontal Dunia (Arianto, 2016).” Itulah sebabnya, kerjasama maritim antara Indonesia, Rusia, dan Tiongkok sudah sejalan dengan cita-cita besar Indonesia sebagai “Kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Dunia” di masa depan.

VI. Kesimpulan

Saya menarik sebuah kesimpulan bahwa ada pengaruh yang sangat signifikan antar kerjasama “Segitiga Maritim Dunia” Indonesia-Tiongkok-Rusia dan arsitektur keamanan maritim Asia Tenggara dan Asia Pasifik. Dalam skema kekuatan regional, Indonesia nampaknya telah mencapai posisi sebagai kunci Keamanan Maritim Asia Tenggara. Dan, posisi tersebut telah mendorong Indonesia untuk menentukan model keamanan maritim kawasan. Meskipun belum berimbas secara signifikan di level keamanan maritim dunia, setidaknya, kerjasama “Segitiga Maritim Dunia” Indonesia-Tiongkok-Rusia telah mampu mempengaruhi Arsitektur Keamanan Maritim di level kawasan, khususnya Asia Tenggara dan Asia Pasifik.

Pengaruh ini ditunjukkan melalui 3 hal berikut, yaitu (1) Kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok merupakan kerjasama yang dicanangkan secara panjang dan berkala, mengingat kerjasama ini merupakan irisan antara cita-cita Indonesia dan Tiongkok di sektor maritim. Indonesia menginginkan munculnya kekuatan maritim Asia Tenggara dalam bentuk “Poros Maritim Dunia”, sedangkan Tiongkok menginginkan terbentuknya kembali “Jalur Sutra Maritim” di abad 21. Oleh karena itu, perpaduan kerjasama ini menjadikan Indonesia sebagai pemegang kunci keamanan maritim Asia Tenggara; (2) Kerjasama maritim dan non-maritim antara Indonesia dan Rusia. Kerjasama ini merupakan bagian dari cita-cita yang dicanangkan oleh Indonesia untuk menghubungkan wilayah daratan Rusia yang bersebelahan dengan daratan Tiongkok dan Maritim Indonesia. Setidaknya, Rusia punya andil besar dalam skema *Program Siberia* dan *FarEastnya* untuk menggandeng Indonesia memperkuat posisi sebagai pemegang kunci keamanan maritim Asia Tenggara; (3) Dengan posisi ditengah-tengah yang diapit oleh dua samudera dan dua benua, serta menjadi satu-satunya wilayah terpanjang yang dilewati oleh Garis (Horizon) Khatulistiwa, Indonesia memiliki kekuatan untuk menjadi pemegang kunci keamanan maritim Asia Tenggara. Hal ini tentu saja menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara ASEAN yang punya andil besar dalam pembentukan Arsitektur Keamanan Maritim Asia Tenggara dan Pasifik.

Daftar Pustaka

Al-Rasyid, Fauzan, “Putin dan Jokowi Bertemu di APEC, Bahas Peluang Kembangkan Kerja Sama Ekonomi” pada tanggal 10 November 2014, diakses dari http://indonesia.rbth.com/news/2014/11/10/putin_dan_jokowi_bertemu_di_apec_bahas_peluang_kembangkan_kerja_sama_eko_25867 pada tanggal 20 November 2016, pukul 11.55 WIB

-
- Arianto, Adi Rio, 2016, *Keamanan Siber Menuju Perang Geometri Antarbangsa; Geometripolitik dan Arsitektur Keamanan Dunia Era Horizontal Abad 21*, Proseding Konvensi Nasional VII Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional Indonesia (AIHII)
- Banyu, “Catatan Laksda TNI Untung Suropati Terkait Jalur Sutra Maritim Abad 21” pada tanggal 31 Agustus 2016, diakses dari <http://nusantaranews.co/catatan-laksda-tni-untung-suropati-terkait-jalur-sutra-maritim-abad-21/> pada tanggal 20 Desember 2016, pkl 10.00 WIB
- Dibb, Paul, 2001, “Indonesia: The Key to South-East Asia’s Security”, dalam *International Affairs*, 77 (4), hal. 829-842, diakses pada tanggal 20 Oktober 2016, pkl 20. 30 WIB
- Gearóid Ó, Tuathail, dan Simon Dalby, 1998, *Rethinking Geopolitics*, London: Routledge 11 New Fetter Lane, EC4P 4EE Simultaneously published in the USA and Canada
- Hayati, Sri dan Yani, Ahmad, 2007, *Geografi Politik*, Bandung: PT. Refika Aditama
- Hendrajit, “Jokowi di Antara Dua Karang” pada tanggal 13 November 2014, diakses dari <http://www.aktual.com/jokowi-di-antara-dua-karang/> pada tanggal 20 November 2016, pukul 11.55 WIB
- Hendrajit, “Presiden Jokowi Harus Fokuskan Sektor Maritim, Perdagangan dan Investasi di G-20”, pada tanggal 14 November 2015, diakses dari http://www.theglobal-review.com/content_detail.php?lang=id&id=18362&type=2#.WIH9hVOLRdg pada tanggal 20 November 2016, pukul 11.57 WIB
- Holsti, K.J. dalam Wawan Juanda, 1992, *Politik Internasional Suatu Kerangka Analisis*, Bandung: Percetakan Binacipta
- Kabar Politik, “Jokowi dan Retno bertemu menlu Tiongkok” pada tanggal 3 November 2014, diakses dari <http://kabarpolitik.com/2014/11/03/jokowi-dan-retno-bertemu-menlu-tiongkok/> pada tanggal 20 Desember 2016, pukul 10.45 WIB.
- Martin, Griffiths dan Terry O’Callghan, 2002, *International Relations: The Key Concepts*, New York: Routledge
- Pehrson, Christopher J., 2006, *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral.*, "Carlisle Papers in Security Strategy", Juli 2006

Purnomo, Damar Budi, “Hasjim Djalal: Maritim Masa Depan Indonesia” pada tanggal 14 Desember 2014, diakses dari <http://jurnalmaritim.com/2014/12/hasjim-djalal-maritim-masa-depan-indonesia/> pada tanggal 20 Desember 2016, pkl 10.30 WIB.

R.Soeparto, 1997, Hubungan Internasional: Sistem Interaksi dan Perilaku, Jakarta: PT.RajaGrafindo Persada, hal 181-186

RBTH Indonesia, “Putin dan Jokowi Bertemu di APEC, Bahas Peluang Kembangkan Kerja Sama Ekonomi” diakses dari “http://indonesia.rbth.com/news/2014/11/10/putin_dan_jokowi_bertemu_di_apec_bahas_peluang_kembangkan_kerja_sama_eko_25867 pada tanggal 10 Oktober 2016 pukul 10.30 WIB

Soeparto, R., 1997, Hubungan Internasional: Sistem Interaksi dan Perilaku, Jakarta: PT.RajaGrafindo Persada

Stewart-ingersoll, Robert, 2012, *Regional Powers and Security Orders: A Theoretical Framework*, Routledge

Tashandra, Nabilla, “DPR Wacanakan Masukan RUU Kamnas ke Prolegnas Prioritas 2016” pada tanggal 5 Agustus 2016, diakses dari <http://nasional.kompas.com/read/2016/08/05/16072981/dpr.wacanakan.masukan.ruu.kamnas.ke.prolegnas.prioritas.2016> pada tanggal 20 November 2016, pukul 11.59 WIB

Tempo, “Putin: Asia Pasifik Prioritas Utama Rusia”, diakses dari <https://m.tempo.co/read/news/2014/11/11/118621107/putin-asia-pasifik-prioritas-utama-rusia> pada tanggal 10 Oktober 2016, pukul 10.00 WIB

Teoropong Senayan, “Wow, Potensi Ekonomi Sektor Kelautan Indonesia Capai 1,2 Triliun Dolar AS/ Tahun” pada tanggal 31 Maret 2016, diakses dari <http://www.teoropongsenayan.com/35214-wow-potensi-ekonomi-sektor-kelautan-indonesia-capai-12-triliun-dolar-as-tahun> pada tanggal 20 Desember 2016, pada 11.30 WIB

Xinhuanet, “21 Asian countries sign MOU on establishing Asian Infrastructure Investment Bank” pada tanggal 24 Oktober 2014, diakses dari http://news.xinhuanet.com/english/business/2014-10/24/c_133740149.htm pada tanggal 10 Oktober 2016, pukul 10.00 WIB

