

## ***Hedging* Maritim Indonesia di Tengah Persaingan Strategis India-China**

**Dwiki Kurniawan**

**Irfa Puspitasari**

*Universitas Airlangga*

### **Abstract**

*Penelitian ini berangkat dari peningkatan kerjasama maritim antara Indonesia dan India pada tahun 2015. Penelitian ini berusaha menjelaskan alasan-alasan peningkatan kerjasama maritim yang dilakukan oleh Indonesia dari perspektif geopolitik dan geostrategis kemaritiman. Oleh karena itu kerangka pemikiran berkaitan dengan strategi hedging digunakan dalam melakukan analisis dan menjawab rumusan masalah, serta ditunjang dengan kerangka teori strategi maritim sea power. Dalam melihat dan menjawab alasan peningkatan kerjasama, penelitian ini berdasar pada jangkauan waktu 2001-2015. Tulisan ini berargumen bahwa peningkatan kerjasama maritim yang dilakukan oleh Indonesia dengan India adalah strategi hedging Indonesia di tengah persaingan strategis dua kekuatan besar. Strategi hedging yang dilakukan oleh Indonesia juga sejalan dengan ambisi Indonesia dalam peningkatan sea power-nya, termasuk peningkatan upaya pengamanan wilayah chokepoint. Strategi tersebut digunakan oleh Indonesia untuk menghadapi kemungkinan-kemungkinan yang terjadi dalam persaingan India-China di Samudera Hindia. Melalui strategi hedging dalam bentuk peningkatan kerjasama maritim, Indonesia juga mampu melaksanakan ambisi peningkatan sea power-nya dan keamanan wilayah checkpoint-nya.*

**Kata-kata kunci:** Hedging, maritim, Indonesia, India, China, Persaingan Strategis

### **Abstrak**

*This research initiated from the enhancement of Indonesia-India's maritime cooperation in 2015. Indonesia and India has great role in their region. Every aspect of their policy reflecting their own national interest and strategy. These enhancement become interesting because its need to explain by geopolitic and geostrategy point of view. The author try to explain the reasons of enhancement base on maritime geopolitic and geostrategy. This research believe that theory of hedging strategy and theory of maritime sea power could be the best answer to this issue. To give the reasons of enhancement, this reaserch has time range between 2001-2005. This research argues that the enhancement is caused by Indonesia's hedging strategy in the middle of strategic rivalry between two great powers in region. By cooperation with both India and China, Indonesia use hedging strategy to face the uncertainty condition by India and China competition in Indian Ocean. Through hedging strategy, Indonesia could also implementating his ambition of sea power and maintain his chokepoint security.*

**Keywords:** Hedging, Maritim, Indonesia, India, China, Strategic Rivalry

## Pendahuluan

Persaingan strategis antara India dan China mewarnai garis besar kebijakan yang dibuat oleh pemerintah kedua negara dan visi kedua negara terhadap kepentingannya di Samudera Hindia. Bagi India, persaingan dengan China di Samudera Hindia adalah persaingan tentang status dan jati diri bangsa. Di satu sisi, India selalu menganggap bahwa dirinya adalah kekuatan utama di regionalnya, termasuk di Samudera Hindia. Namun di sisi lainnya, China menolak untuk mengakui bahwa kekuatan besar India di Asia Selatan ataupun di Samudera Hindia. Bagi China sendiri jika dilihat strateginya dalam Samudera Hindia, mengarah kepada pencapaian kepentingan jalur transportasi laut terutama transportasi energi atau sumber daya alam. China sangat memperhatikan wilayah Samudera Hindia karena kerawannya terhadap ancaman dari aktor negara dan non-negara, terutama di wilayah *chokepoint* yang memiliki jalur sempit.

Signifikansi Samudera Hindia bagi China adalah karena 40 persen impor minyak China melewati Samudera Hindia. Selain itu, hal ini terkait dengan pertumbuhan jumlah pekerja asal China di negara sekitar wilayah Samudera Hindia yang mempunyai instabilitas politik domestik dan juga pertumbuhan investasi China di wilayah tersebut, termasuk pada sektor energi, sumber daya alam, dan infrastruktur. Selama satu dekade terakhir China menerapkan strategi *string of pearl* dan *maritime silk road* di Samudra Hindia. Strategi *string of pearl* adalah strategi China untuk membangun pangkalan angkatan laut dan pelabuhan dalam rencana nasional Angkatan Laut China. President China Xi Jinping pada kunjungannya ke Kazakhstan dan Indonesia di tahun 2013 mengemukakan istilah *maritime silk road* yang termanifestasi melalui pembangunan OBOR (Sumakul, 2008).

Menurut Brewster (2016), persaingan India-China di Samudera Hindia adalah kontestasi terhadap status dan legitimasi di Samudera Hindia. Namun untuk melihat persaingan apa yang tengah dilakukan oleh kedua negara bergantung kepada dari perspektif mana kita melihat sebuah persaingan. Karena terkadang persaingan yang dilakukan oleh dua negara memang mempunyai kepentingan yang sama, namun seringkali juga mempunyai kepentingan yang berbeda dan membuat kita harus memilih untuk melihat dari perspektif mana dalam hal penentuan persaingan apa yang sedang dilakukan. Menurut Chang (2016), dalam persaingan strategis, pihak yang bersaing memiliki ketidaksepakatan perihal teritorial misalnya atau ruang atau wilayah serta status dan pengaruh, yaitu lebih spesifiknya terhadap posisi dan panggung politik. Di samping kedua contoh tersebut, Chang (2016) juga mempertimbangkan tiga hal yang menciptakan persaingan, yaitu kepentingan yang sama, kepentingan yang eksplisit, dan pengaruh hal-hal yang tidak signifikan. Pada alasan yang terakhir, dapat diinterpretasikan lebih luas ke dalam konteks politik, ekonomi, sosial, dan elemen budaya.

Berdasarkan studi yang dilakukan oleh Council on Foreign Relations kedua negara sama-sama berkompetisi dalam mengembangkan infrastruktur dan koneksi di regional Samudera Hindia. China tengah mengembangkan One Belt One Road (OBOR) seperti digambarkan pada peta di bawah ini. Pengembangan konsep tersebut memakan biaya investasi sebesar US\$40 milyar. Selain itu China juga membangun relasi dengan negara-negara yang berada pada wilayah proyek OBOR yaitu, Bangladesh, Myanmar, dan Srilanka. China, sejak tahun 2009 juga tengah berupaya memordenisasi angkatan lautnya yaitu membangun beberapa aset-aset di wilayah Samudera Hindia (Council on Foreign Relations, 2016). Sementara di sisi lain, India merespon upaya China tersebut dengan melipatgandakan upayanya dalam menguatkan hubungan diplomasi, ekonomi, dan keamanan dengan negara-negara yang tergabung dengan IORA. Upaya India tersebut selain untuk menguatkan ekonomi negara, juga untuk membangun peran India di Samudera Hindia dan juga secara simultan mencegah perkembangan China.

**Gambar 1. Peta One Belt One Road (OBOR) China**



Sumber: Kai, 2016

Persaingan dua negara besar yang sedang rising tersebut, membawa problematika yang perlu dipecahkan bagi diplomasi maritim Indonesia karena munculnya dua situasi ketidakpastian antara India dan China. Pertama adalah persaingan antara India dan China di Samudera Hindia, sementara Samudra Hindia ini merupakan jalur komunikasi laut yang penting bagi Indonesia. China mengusulkan sebuah konsep jalur pelayaran laut terintegrasi dan mengusulkan membangkitkan kembali jalur sutra. Usulan China pada visi yang kemudian

dikenal sebagai “One Belt One Road”(OBOR) ini tidak didukung oleh India karena India merasa usulan yang dibawa China penuh dengan muatan politis dan mampu mengancam keamanan maritimnya. Ketidakpastian yang kedua adalah kepentingan stabilitas keamanan maritim di tengah persaingan hubungan India dan sekutunya yaitu AS yang bersebrangan dengan China, terutama yang dapat berdampak di kawasan Asia Tenggara seperti di Laut Cina Selatan. Dengan dinamika tersebut, Indonesia yang tengah berupaya mengembangkan kekuatan poros maritimnya, perlu mengambil langkah strategis untuk menghadapinya.

Sudah cukup banyak pakar yang telah menulis mengenai hubungan Indonesia India. Jha (2008) menulis kerjasama keamanan ini menjadi sangat penting bagi kedua negara ketika keamanan menjadi hal yang penting pada saat India membutuhkan penjaga kepentingannya di Asia Tenggara dan saat Indonesia membutuhkan mitra kerjasama yang ‘jinak’ bagi keamanannya. Kerjasama tersebut diantaranya keamanan maritim, keamanan energi, dan kerjasama kontra-terorisme. Menurut Jha (2008), India dan Indonesia sama-sama mempunyai kepentingan yang saling melengkapi dalam masalah keamanan. Aceh adalah salah satu wilayah Indonesia yang mempunyai batas laut dengan India. Letak Aceh hanya 162 kilometer dari titik terdekat Teluk Bengal. Kerjasama maritim antara India dan Indonesia akan berfokus pada keamanan di sekitar wilayah Aceh dan Kepulauan Andaman dan Nicobar. Bagi Jha (2008), Indonesia bersikap curiga terhadap tindakan China di Laut Cina Selatan terutama terhadap Pulau Natuna yang tidak jauh dari wilayah tersebut. Indonesia bekerjasama dengan kekuatan luar seperti India untuk mendapatkan bantuan teknis dan berbagi peran dalam menjaga keamanan SLOC (Sea Lanes of Communication). Bagi Indonesia, kerjasama dengan India dalam hal ini mampun memberikan rute alternatif ketika terjadi serangan atau kecelakaan di Selat Malaka. Selain itu, nilai penting India bagi Indonesia adalah India dianggap sebagai negara yang bukan hanya tetangga maritim namun juga sebagai negara yang mempunyai kekuatan signifikan di regionalnya. India juga dianggap sebagai mitra kerjasama yang dapat diandalkan, dibuktikan ketika India memberikan bantuan kemanusiaan dan pembangunan pasca tsunami Aceh.

Supriyanto (2013) mengemukakan bahwa kerjasama Indonesia-India dapat membentuk koherensi mandala. Kerjasama Indonesia-India mengalami evolusi yang sebelumnya terdapat dinamika ketidaksepahaman berubah menjadi hubungan yang komplementer karena kesamaan akan ketakutan terhadap menguatnya China (Brewster, 2011). Indonesia dan India sama-sama berharap untuk terwujudnya kondisi multipolar di regionalnya masing-masing dan juga sama-sama diakui secara internasional sebagai negara kekuatan regional. Lebih lanjut, Brewster (2011) beragumen bahwa upaya India untuk mempererat hubungan dengan Indonesia adalah untuk memperluas pengaruhnya di Asia Tenggara. Secara geografis Indonesia berada di posisi emas yaitu di pintu masuk Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi geografis Indonesia menjadi daya tarik tinggi bagi India yang juga tengah meluaskan perannya di Asia-Pasifik. Di satu sisi, kerjasama ini menjadi penting

bagi Indonesia untuk membawa India lebih dekat dengan regional Asia Tenggara, meskipun di sisi lainnya Indonesia harus tetap hati-hati untuk menjaga statusnya sebagai leading role di Asia Tenggara.

Pendapat serupa dikemukakan oleh Shekhar (2010) yang menyatakan bahwa berubahnya keadaan sosial politik Asia pasca Perang Dingin dan dekade pertama abad ke-21 membuat kerjasama kedua negara berkembang baik dikarenakan ketidakpastian keadaan sosial politik di Asia dan atas dasar kesamaan kepentingan untuk memperoleh keuntungan dari pertumbuhan pesat, integrasi dan perkembangan Asia. Sejak 20 tahun terakhir hingga saat ini India memiliki kebijakan Look East Policy. Indonesia sebagai negara terbesar dan terkuat di Asia Tenggara dan juga sebagai kekuatan strategis di Asia, selama dua dekade terakhir muncul sebagai 'lynchpin state' dalam kebijakan Look East-nya India. Kerjasama India dan Indonesia berekspansi, tidak lagi hanya terbatas pada hanya satu area tertentu, namun berkembang kepada interaksi antar tingkatan aparatur negara, mulai dari pertemuan pemimpin politik, pejabat tinggi, parlemen, forum ekonomi, hingga antar individu kedua negara. Di satu sisi, Indonesia melihat India sebagai kekuatan strategis di Asia Selatan dan Samudera Hindia. Namun di sisi lain, India melihat Indonesia sebagai mitra yang mampu mempercepat kebijakan look east, yaitu sebagai penyedia bahan material dan sumberdaya alam serta energi. Namun kedua negara sama-sama memiliki kepentingan strategis, tanggung jawab, dan keinginan yang sama dalam hubungan bilateral. Hubungan India dan Indonesia saat ini tidak hanya bertujuan pada skala bilateral kedua negara saja, namun juga pada kerjasama lebih lanjut kepada ASEAN, Asia, dan global.

Yumitro (2012) menjelaskan tentang pemetaan posisi India dan Indonesia dalam hal kekuatan ekonomi. Menurutnya, hubungan Indonesia dan India membutuhkan reaktualisasi untuk membuatnya lebih intensif daripada sebelumnya. Untuk mewujudkan reaktualisasi ini, dilakukan dengan dua aspek misi, yaitu aspek historis dan aspek kebangkitan India sebagai negara kekuatan baru.

Meskipun sudah banyak yang telah menelaah hubungan bilateral kedua negara ini, akan tetapi belum banyak yang menulis tentang bagaimana kerjasama dalam konteks maritimnya sebagaimana fokus tulisan ini. Sebagai kerangka analisis, untuk menemukan hubungan kausal antara peningkatan kerjasama maritim dan konteks politik internasional, tulisan ini menggunakan konsep strategi hedging, strategi maritim dan ambisi negara dalam meningkatkan kekuatan maritimnya. Strategi hedging dipilih negara kecil dan menengah untuk menghadapi negara besar atau negara dengan kekuatan yang sedang meningkat (rising power). Selain dipengaruhi oleh perkembangan negara besar, strategi ini juga dipengaruhi oleh proses dalam negeri terutama dalam hal legitimasi elit pemerintah. Melalui dua hal tersebut, suatu negara berusaha untuk memanfaatkan perkembangan di negara besar untuk memanfaatkan situasi dengan berkonsolidasi untuk menguatkan kondisi internal (Cheng-Chwee 2008; Goh, 2006).

Lambert (2016) mengajukan berbagai strategi untuk mencapai kekuatan maritim dan menggunakannya untuk mencapai kepentingan. Corbet (dalam Till, 2009) juga menawarkan beberapa elemen dalam konsep kekuatan lautnya. Tujuan elemen ini adalah dasar dari pembangunan Blue Water Navy, diantaranya angkatan laut dan teknologi, komando laut dan kontrol terhadap laut, mengamankan komando laut, memanfaatkan komando laut, program ekspedisi, diplomasi maritime, serta mempertahankan keteraturan laut yang baik. Tujuan-tujuan tersebut diwujudkan dengan memanfaatkan komunikasi laut melalui jalur penghubung (chokepoint) sebagai jalur strategis maritim (Rodrigue, 2004).

Konsep kekuatan laut erat kaitannya dengan konsep kekuatan nasional. Kekuatan laut adalah bagian dari kekuatan nasional suatu negara, terutama negara yang mempunyai wilayah maritim yang luas. Selain itu komponen yang terdapat dalam kekuatan laut dapat pula ditemukan dalam dalam kekuatan nasional. Komponen-komponen dalam kekuatan nasional seperti mass (teritorial dan populasi), kekuatan militer, tujuan strategis, dan national will dapat pula ditemui dalam komponen kekuatan laut. Komponen-komponen yang telah disebutkan di atas dapat digunakan sebagai variabel dalam pengukuran kekuatan nasional. Sehingga komponen-komponen tersebut juga dapat digunakan dalam pengukuran kekuatan laut. Dalam rumus pengukuran kekuatan nasional oleh Cline (1994) dapat dirumuskan untuk mengukur kekuatan nasional sebagai berikut; "Power = (C+ E+ M) x ( S+W), dimana C = Tingkat kritikal (teritori + populasi); E= Kekuatan Ekonomi; M= kekuatan militer; S= tujuan strategis; W= National Will" (Cline dalam Chang, 1994).

### **Strategi Hedging Indonesia dalam menyikapi Persaingan India-China**

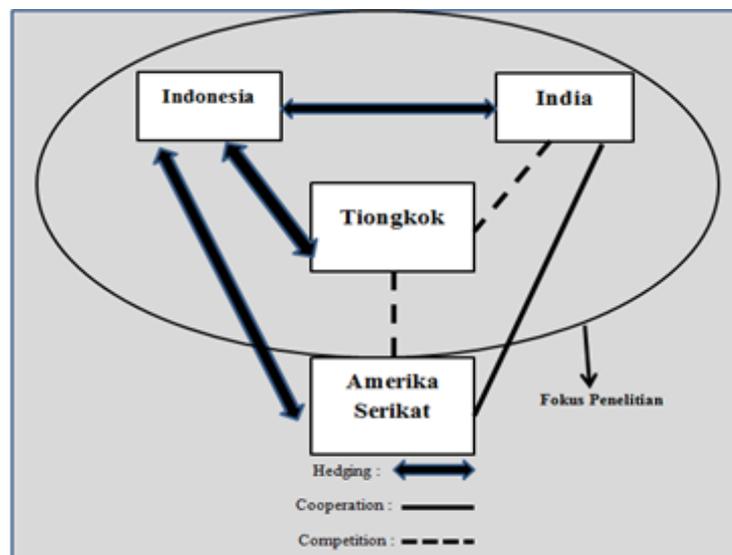
Di tengah kondisi persaingan China dengan India, Indonesia tetap menjalin kerjasama, khususnya di bidang maritim. Kerjasama ini menunjukkan strategi hedging yang dilakukan Indonesia terhadap situasi persaingan negara-negara di Asia Tenggara. Sikap ini juga dipengaruhi meningkatnya persaingan AS dan China (Sukma, 2012). Meskipun Indonesia menunjukkan kekhawatirannya terhadap persaingan kedua negara di Asia Tenggara, namun Indonesia tetap melanjutkan kerjasama dengan kedua-duanya. Menurut Rizal Sukma (2012), tujuan dari strategi hedging Indonesia adalah untuk memoderasi implikasi negatif dari meningkatnya kekuatan China di Asia Tenggara dan secara simultan juga berusaha untuk mengurangi dominasi dari hegemoni AS di Asia Tenggara. Indonesia tidak dapat bersandar pada salah satu pihak karena Indonesia membutuhkan kedua pihak sebagai mitra dan sekutunya.

Sementara India sudah menjalin kesepakatan nuklir dengan AS sejak 2005. Implikasi kesepakatan tersebut merupakan strategi balancing India-AS terhadap China di Asia Selatan dan sekitarnya. Dengan persaingan yang mendalam antara India-China, yang telah mengakar dan tetap bertahan hingga sekarang, Indonesia menemukan India sebagai sekutu yang tepat (Garver dalam Pant, 2006).

Hubungan India dengan AS dapat dikatakan adalah sebuah hubungan sekutu yang saling menguntungkan. Hubungan kedua negara berjalan dengan baik karena mempunyai satu persamaan kepentingan yaitu persaingan dengan China. Garver (2001) dalam bukunya yang berjudul *Protracted Contest: Sino-Indian Rivalry in the Twentieth Century* mengatakan bahwa hubungan persaingan India dengan China telah terbentuk secara mendalam pada jangka waktu panjang selama persaingan geopolitik kedua negara. Ia juga mengatakan bahwa persaingan antara India dan China telah mengakar selama berpuluh tahun lamanya dan terbentuk dalam berbagai lapisan, dan sebagian besar hubungan India-China didominasi oleh konflik. Selain itu, hubungan India dan China sebagai *emerging country* di Asia bersifat kompetitor alami. Persaingan antara India dan China tidak hanya tentang kompetisi siapa yang paling berpengaruh di regional Asia Selatan namun juga di luar regional Asia Selatan.

Menyadari India sebagai kekuatan maritim di Samudra Hindia dan Cina di Pasifik, pakar hukum laut internasional Hasyim Djalal mengusulkan model diplomasi maritim trilateral. Diplomasi model ini diharapkan dapat mengakomodasi kepentingan Indonesia yang ingin memperkuat poros maritim dunia, *Look East Policy* India, serta visi jalur sutra maritim Cina (Djalal, 2016).

**Gambar 2. Skema Strategi Hedging Indonesia**



Skema yang disusun oleh penulis di atas menunjukkan bagaimana sikap Indonesia dan India dalam ketidakpastian hubungan India dan China dengan mempertimbangkan sikap AS kepada dua negara. Pada umumnya Indonesia bersikap menjaga posisinya dan kepentingannya pada situasi ketidakpastian ini. Di satu sisi, Indonesia berusaha untuk tidak mendukung salah satu pihak dengan

bekerjasama dengan semua pihak sehingga Indonesia melakukan kerjasama baik dengan India dan China. Hal ini merupakan strategi *hedging* yang dilakukan oleh Indonesia. Di sisi lain, India dalam pusaran persaingan dua kekuatan besar ini lebih memilih untuk hanya membangun hubungan yang baik dengan AS karena tradisi persaingannya yang kuat dengan China. Dengan strategi *hedging* yang dipilih oleh Indonesia, maka bersamaan dengan peningkatan kerjasama dengan India, Indonesia juga melakukan kerjasama dengan China.

Strategi *hedging* Indonesia terhadap India diimplementasikan dengan peningkatan kerjasama maritim antara Indonesia-India pada rentang 2011 hingga 2015. Pada 2011 Indonesia dan India sepakat untuk melanjutkan kerjasama kelautan dan perikanan yang telah disetujui pada tahun 2005. Pada tahun yang sama Indonesia dan India sepakat membangun visi misi strategis dalam 15 tahun ke depan (India's Ministry of External Affairs, 2011). Dua tahun berikutnya atau pada 2013, kedua negara sepakat menetapkan lima poin penting yang harus dicapai untuk menguatkan kerjasama keduanya. Kedua belah pihak setuju untuk meningkatkan kerjasama dan patroli maritim gabungan ini ke jenjang yang lebih tinggi daripada sebelumnya tahun 2014. Di tahun tersebut kedua pimpinan angkatan laut masing-masing negara menghadiri dan menjadi aktor yang membuka dan menutup seremonial acara. Kemudian pada 2015 peningkatan kerjasama coordinated patrol (CORPAT) ditingkatkan dengan membuat CORPAT yang berbeda daripada tahun-tahun sebelumnya, yaitu bentuk CORPAT yang dilanjutkan acara *Inaugural India-Indonesia Bilateral Maritime Exercise* (Indian Navy, 2015).

Kerjasama maritim Indonesia-India mengalami peningkatan yang paling signifikan di tahun 2015 jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Peningkatan dapat dilihat dari jumlah kerjasama yang terjalin pada tahun ini. Indonesia dan India pada tahun 2015 melaksanakan enam kerjasama maritim yang terjalin dalam berbagai bentuk kerjasama, yaitu latihan gabungan kemaritiman multilateral, latihan gabungan militer bilateral, patroli gabungan, kunjungan kapal India ke Indonesia, kunjungan kapal Indonesia ke India, dan perjanjian pertahanan dan keamanan maritim. Jumlah kerjasama ini jauh meningkat dibandingkan tahun 2013 yang hanya berjumlah tiga kerjasama dan pada tahun 2014 juga berjumlah tiga kerjasama. Selain pada jumlah kerjasama maritim, peningkatan juga dapat dilihat dari kerjasama patroli gabungan atau CORPAT ke-26 pada tahun 2015 yang berekspansi tidak hanya terdapat aktifitas patroli namun juga latihan gabungan angkatan militer kedua negara (Indian Navy, 2015).

Data kerjasama maritim Indonesia-India tahun 2001-2017 dapat dibedakan menjadi beberapa kategori. Pertama, kerjasama pertahanan dan keamanan maritim antara Indonesia dan India dalam rentang waktu 2001 hingga 2017 telah terjalin selama lima kali, yaitu tahun 2001 pada perjanjian *Cooperatives Activities in the Field of Defense*, tahun 2002 pada perjanjian *Coordinated Patrol*, pembentukan *New Strategic Partnership* pada tahun 2005 yang salah satu poinnya mencakup pertahanan dan keamanan maritim, kerjasama pertahanan dan industri pertahanan

pada tahun 2015, serta kerjasama pertahanan dan keamanan maritim. Kedua, kerjasama di bidang kelautan dan perikanan terjalin selama dua kali, yaitu tahun 2005 pada MoU tentang Kelautan dan Perikanan antara Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia dan Kementerian Agrikultur India, dan tahun 2011 pada Kerjasama Pengembangan Kelautan dan Perikanan Antara Indonesia dan India. Ketiga, kategori Joint Commision Meeting yang salah satu agenda di dalamnya terdapat pembahasan kemaritiman terjalin selama tiga kali, yaitu pada tahun 2003, 2005, dan 2007. Keempat, kategori Coordinated Patrol antara Indonesia dan India selama 2001 hingga 2017 telah terjalin selama 29 kali. Kelima, kerjasama angkatan laut. Dalam rentang waktu 2001 hingga 2017 kedua negara telah berpartisipasi selama enam kali dalam kerjasama angkatan laut, yaitu pada 2014 dalam partisipasi India di latihan gabungan angkatan laut bertajuk 'KOMODO', kemudian pada 2015 dalam kunjungan kapal perang India di Jakarta, pada 2015 dalam kunjungan KRI Regel di Kochi, pada 2015 dan 2016 diadakan latihan gabungan angkatan laut yang berlangsung bersamaan dengan Coordinated Patrol, dan persetujuan kerjasama pelatihan kapal selam tahun 2017.

**Grafik 1. Kerjasama Maritim Indonesia-India 2001-2017**



Sumber: diolah dari berbagai sumber

Berdasarkan grafik di atas kerjasama maritim Indonesia-India menunjukkan jumlah kerjasama maritim dengan berbagai kategori kerjasama maritim seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Melalui grafik tersebut dapat dilihat mulai tahun 2001 hingga 2017 terjadi dua kali peningkatan kerjasama yaitu pada tahun 2005. Pada tahun 2005 terdapat lima kerjasama maritim yang jauh meningkat jika dibandingkan pada tahun sebelumnya yang rata-rata hanya terjadi satu hingga dua kerjasama maritim. Peningkatan yang kedua terjadi pada tahun 2015 dimana terdapat enam

kerjasama maritim. Ini terjadi peningkatan dari tahun-tahun sebelumnya, yaitu 2010 berjumlah satu kerjasama, 2011 berjumlah empat kerjasama, 2012 dua kerjasama, 2013 terlaksana tiga kerjasama, dan pada tahun 2014 terlaksana tiga kerjasama. Hal ini menarik untuk ditelaah penyebab peningkatan kerjasama maritim Indonesia dengan India pada tahun 2015 dalam perspektif geopolitik dan geostrategi kemaritiman. Bisa disimpulkan, kerjasama maritim antara Indonesia dan India bersifat strategis karena telah banyak diwarnai dengan kerjasama pertahanan.

Sedikit berbeda dengan India, kerjasama dengan China banyak didominasi oleh kerjasama ekonomi daripada militer dalam bidang kemaritimannya. Pada 2014 menteri luar negeri Indonesia dan China sepakat untuk meningkatkan hubungan bilateral yang dilakukan dalam sela-sela pertemuan persiapan KTT APEC. Indonesia dan China sepakat untuk mengintensifkan konsultasi bilateral sebagai implementasi *strategic comprehensive partnership*. Sementara itu bagi China, alasan kesepakatan ini bertujuan untuk pembangunan Jalur Sutra Maritim Abad-21 dan menyampaikan untuk berpartisipasi dalam pembangunan ekonomi maritim Indonesia karena dianggap sebagai mitra penting dalam pembangunan Jalur Sutra Maritim Abad-21 (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2014a).

Pada KTT ASEAN ke-17 yang dilaksanakan di Myanmar pada 13 November 2014, dalam pidatonya Presiden Joko Widodo menekankan kerjasama ekonomi dan maritim dalam kemitraan ASEAN-China. Dalam pidato tersebut, Joko Widodo mengatakan dua poin penting arah pembangunan kerjasama maritim bagi ASEAN dan China yang meliputi pentingnya pembangunan infrastruktur regional yang mencakup investasi dalam pembangunan jalan, *deep-sea port*, zona industri, serta pasar tradisional serta pentingnya peningkatan kerja sama di bidang konektivitas, termasuk konektivitas maritime (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2014b). Oleh karena itu, dalam bidang maritim tahun 2015 dicanangkan sebagai Tahun Kerjasama Maritim ASEAN-Republik Rakyat China.

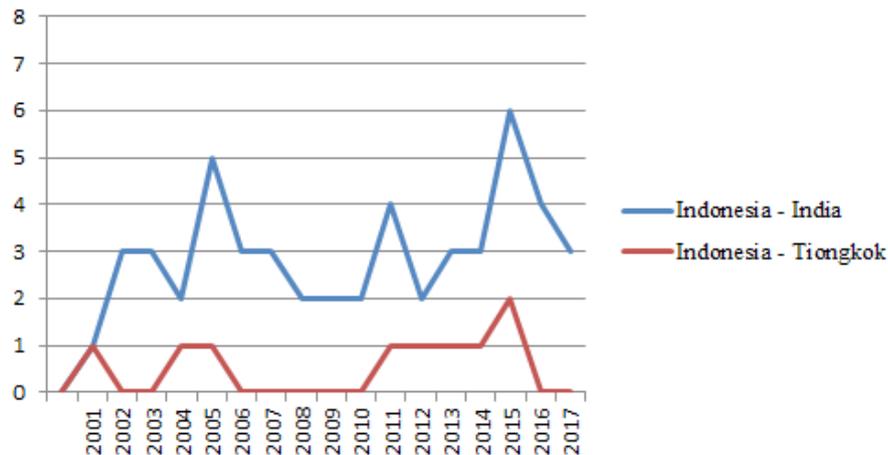
Pada 26 Maret 2015 Joko Widodo melakukan kunjungan bilateral ke China untuk membahas beberapa kerjasama yang salah satunya membahas tentang kerjasama maritim Indonesia-China. Dalam kunjungan ini Presiden Xi Jinping berjanji untuk memberikan dukungan kepada Indonesia untuk mengembangkan infrastruktur maritim. Kedua pihak mendorong perusahaan China untuk berinvestasi dan mendorong AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) untuk memberikan sponsor kepada kerjasama ini. Dalam pidatonya selama kunjungan ini, Joko Widodo menekankan pada pembangunan pelabuhan laut Indonesia yang ditargetkan selama lima tahun ini mampu membangun 24 pelabuhan laut dan pelabuhan laut dalam (Tiezzi, 2015). Selain itu, dalam *joint statement* yang dilakukan oleh kedua negara, terhimpun beberapa kerjasama yang meliputi: kedua negara sepakat untuk mendorong pemanfaatan China-Indonesia Maritime Cooperation Committee (MCC) dan China-Indonesia Maritime Cooperation Fund (MCF); (b) perjanjian kerjasama pelatihan penyelamatan dan pencarian di laut; (c) melanjutkan kerjasama keamanan navigasi, keamanan maritim, penelitian maritim

dan pelestarian lingkungan laut; (d) kedua negara terbuka untuk menandatangani Memorandum of Understanding on Maritime Search and Rescue Cooperation between the Ministry of Transport of the People's Republic of China and the National Search and Rescue Agency (BASARNAS) (Kementerian Luar Negeri Indonesia, 2015).

Indonesia dan China sepakat untuk merintis kerjasama di sektor maritim sebagai implementasi visi kemaritiman kedua negara. Kesepakatan ini tercapai pada pertemuan antara Duta Besar China untuk Indonesia Xie Feng dengan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Indriyono Soesilo di Jakarta pada 15 Juli 2015. Kerjasama yang akan diusung kedua negara terkonsentrasi pada sisi pengembangan IPTEK maritim, peningkatan kunjungan wisatawan dari China, pembangunan pembangkit listrik, pembangunan galangan kapal serta kerjasama di bidang perikanan (Junida, 2015).

Strategi hedging yang dipilih Indonesia dalam menyikapi persaingan India dan China termanifestasikan dalam perbandingan kerjasama pertahanan khususnya dalam bidang maritim sebagaimana terlihat dalam grafik berikut.

**Grafik 2. Perbandingan Kerjasama Maritim Indonesia-India dan Indonesia-China**



Sumber: diolah dari berbagai sumber

Selain lebih banyak didominasi oleh kerjasama ekonomi, kerjasama maritim Indonesia-China juga dibayangi kewaspadaan. Indonesia seringkali menyatakan posisi netral dalam klaim China di Laut Cina Selatan. Di saat yang sama, Indonesia tetap secara tegas menenggelamkan kapal China yang melewati perairan Natuna. Kewaspadaan Indonesia ini diwujudkan dengan latihan militer secara periodik di perairan Natuna. Joko Widodo menyatakan bahwa latihan tersebut untuk mempersiapkan TNI dalam menjaga keutuhan NKRI (The Strait Times, 2017).

### **Ambisi Indonesia Meningkatkan Sea Power dan Keamanan Chokepoint**

Strategi hedging Indonesia di tengah persaingan dua negara yang sedang meningkat kekuatannya tak lepas dari ambisi Indonesia untuk memperkuat posisi maritimnya. Alasan peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India tahun 2015 salah satunya disebabkan oleh ambisi penguatan angkatan laut Indonesia. Indonesia berambisi untuk memperkuat kekuatan lautnya. Ambisi ini tampak jelas dalam pidato dan pandangan Joko Widodo dalam menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Global, program kerja Kementerian Pertahanan yaitu Minimum Essential Force (MEF) tahun 2010-2024, dan Visi dan Arah Pembangunan Jangka Panjang Republik Indonesia 2005-2025.

Pertama, Indonesia mempunyai ambisi untuk menjadi Poros Maritim Global (Global Maritime Fulcrum). Maksudnya, menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mempunyai kekuatan laut dan membawa Indonesia pada kemampuan alamiahnya sebagai negara maritim. Hal ini sesuai dengan pidato Joko Widodo dalam pelantikannya sebagai presiden. Identitas sebagai negara maritime dan kepulauan bermakna bahwa Indonesia berupaya untuk meningkatkan kekuatan lautnya. Upaya peningkatan di sini berarti bahwa Indonesia telah mempunyai kekuatan laut dan sedang berupaya untuk meningkatkan kekuatan laut yang telah dimiliki sebelumnya.

Terdapat dua alasan yang menjadikan Visi Poros Maritim Dunia sebagai Salah satu alasan peningkatan kerjasama Maritim Indonesia-India tahun 2015. Pertama, peningkatan kerjasama maritim terjadi satu tahun setelah Joko Widodo mengumumkan Visi Poros Maritim Dunia. Kemudian yang kedua adalah kecocokan kerjasama maritim yang dilakukan pada tahun 2015 dengan visi poros maritim dunia tahun 2014. Visi Poros Maritim Dunia memiliki pilar sebagai wujud implementasi pencapaian visi ini, yakni; pertama, penjagaan sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut. Visi ini sejalan dengan kerjasama Latihan gabungan antara Angkatan Laut Indonesia dan India di wilayah Selat Malaka dan Kepulauan Andaman Nikobar pada tahun 2015.

Kedua, memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Visi ini sejalan dengan kerjasama pengembangan keamanan maritim dan industri pertahanan maritim pada 2015 yang salah satu isinya menyebutkan penyediaan kebutuhan pertahanan yang meliputi, pembelian alat pertahanan, termasuk melalui funding dan Transfer Teknologi.

Ketiga, penerapan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara bukan memisahkan. Visi ini sejalan dengan Latihan Gabungan Angkatan Laut Indonesia-India serta coordinated patrol yang dilakukan di Selat Malaka dan Kepulauan Andaman-Nikobar, serta sejalan dengan kunjungan Kapal Laut India INS Ranvir

& INS Shakti ke Jakarta. Kunjungan ini dilakukan di Jakarta selain sebagai sebuah bentuk diplomasi namun juga sebagai bentuk unjuk kekuatan dan kekompakan kerjasama maritim kedua negara di wilayah Jakarta yang berdekatan dengan Selat Sunda, yang dalam hal ini berperan sebagai salah satu *chokepoints* alternatif selain Selat Malaka.

Keempat, membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Visi ini sejalan dengan *Cordinated Patrol* yang dilakukan selama tahun 2015 yang ditingkatkan menjadi Patroli gabungan dan Latihan Gabungan. Patroli gabungan yang dilakukan di selat Malaka sangat menggambarkan implementasi penjagaan keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Menurut konsep *Sea Power* yang ditulis oleh Corbett terdapat perwujudan kekuatan laut dengan memiliki Angkatan Laut yang berskala *Blue Water Navy*. Untuk mencapai skala *Blue Water Navy*, angkatan laut suatu negara harus melalui tahap *Brown Water Navy*, *Green Water Navy*. Tahapan angkatan laut suatu negara berada pada skala berapa tergantung pada jangkauan kekuatan laut yang dimiliki. Indonesia saat ini berada pada skala *Green Water Army*, yaitu angkatan laut dengan kekuatan laut yang menjangkau wilayah litoral hingga batas terluar laut dangkal, wilayah kepulauan, dan pulau-pulau terluar negara. Untuk mencapai skala *Blue Water Navy*, angkatan laut Indonesia harus mempunyai kekuatan laut yang mampu menjangkau samudra dan perairan antar benua. Untuk mencapai jangkauan tersebut, Indonesia memerlukan kapal induk sebagai inti, kapal jelajah, kapal selam, dan kapal pendukung (Tangredi, 1984).

Upaya Indonesia dalam mencapai *Blue Water Navy* dapat terlihat pada cetak biru MEF tahun 2010-2024. MEF adalah program kerja pengadaan kekuatan minimum militer Indonesia yang dilaksanakan pada jangka tahun 2010 hingga 2024, dan disahkan melalui Peraturan Presiden Nomor 5 tahun 2010. Rencana pengadaan alutsista TNI AL hingga 2024 meliputi 274 kapal dan 137 pesawat. Jumlah tersebut dikategorikan menjadi kelompok tempur dan derang (110 Kapal termasuk 10-12 kapal selam, 56 frigates dan corvettes, 26 Missile, dan 12 *torpedo fast attack craft*), Kelompok Patrol terdiri dari 66 kapal patroli, dan 98 kapal pendukung. Sementara 137 pesawat terdiri dari 35 pesawat patroli maritim (Colin, 2015).

Penulis berargumen bahwa alasan peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India salah satunya karena didasari pada cetak biru MEF 2010-2024. Argumen ini didasarkan pada dua fakta. Pertama, tahun peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India bertepatan dengan dimulainya Renstra II (2015-2019). Cetak biru MEF mempunyai tiga tahapan untuk mencapai tujuan akhirnya, yaitu Renstra I (2010-2014), Renstra II (2015-2019), dan Renstra III (2020-2024). Dengan dimulainya Renstra II pada tahun 2015 menjadi satu alasan Indonesia meningkatkan kerjasama maritim dengan India terutama di bidang industri pertahanan maritim. Kedua, pada 2015 terdapat kerjasama pengembangan keamanan maritim dan industri pertahanan maritim yang salah satu isinya menyebutkan penyediaan

kebutuhan pertahanan yang meliputi pembelian alat pertahanan termasuk melalui funding dan transfer teknologi sebagaimana telah disebutkan sebelumnya. Kerjasama itu diwujudkan dengan program penyediaan kapal patroli laut untuk Indonesia dan kerjasama antara PT PAL dan Pipavav Defense. Kerjasama ini sejalan dengan program MEF dan bertepatan pula dengan tahun dimulainya Renstra II.

Argumen yang ketiga didasari pada Visi dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (PJP) Indonesia tahun 2005-2025. Visi ini mencita-citakan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasis kepentingan nasional. Penulis berargumen bahwa alasan peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India tahun 2015 juga didasari oleh visi ini. Argumen ini didasari pada kerjasama maritim yang dilakukan Indonesia dengan India pada tahun 2015 sesuai dengan poin-poin yang berada pada visi dan arah pembangunan jangka panjang ini. Pada kerjasama Latihan Gabungan Indonesia-India tahun 2015, selain patroli bersama, kegiatan saling kunjung kapal laut kedua negara adalah bagian dari implementasi visi ini khususnya poin keempat. Pada poin keempat ini tertuang arahan pembangunan yaitu pengamanan wilayah kedaulatan yurisdiksi dan aset NKRI. Arahan tersebut terspesifikasi menjadi beberapa tujuan rinci yaitu; peningkatan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di wilayah perbatasan; pengembangan sistem *monitoring, control, dan surveillance* sebagai instrumen pengamanan sumber daya, lingkungan, dan wilayah kelautan; pengoptimalan pelaksanaan pengamanan wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil terdepan; dan peningkatan koordinasi keamanan dan penanganan pelanggaran di laut.

Alasan Indonesia meningkatkan kerjasama maritim dengan India pada tahun 2015 juga didasari oleh dua kondisi dalam bidang transportasi laut global di Selat Malaka. Selat Malaka adalah jalur utama dalam transportasi maritim Indonesia-Eropa, Asia Tenggara, Asia Timur dan Australia. Jalur ini adalah jalur maritim terpendek laut Timur-Barat jika dibandingkan dengan *chokepoint* lainnya, yaitu Selat Makasar dan Selat Lombok. Barang dan jasa yang melewati *chokepoint* ini setiap tahun dapat bernilai jutaan Euro. Untuk mengakomodasi proses angkut dan bongkar muat terdapat lima pelabuhan Internasional di sekitar Selat Malaka, yaitu Pelabuhan Singapura, Pelabuhan Klang, Pelabuhan Johor, Pelabuhan Pulau Pinang, dan Pelabuhan Belawan (Medan).

Dalam konteks ini, kerjasama maritim Indonesia-India terkait dengan jumlah pelayaran yang semakin meningkat di Selat Malaka. Selat ini dilayari kurang lebih 200 kapal per hari, atau 6000 kapal per bulan, dan 70.000 kapal per tahun. 25 persen dari kapal-kapal tersebut mengangkut kebutuhan perdagangan dunia dan separuhnya adalah kapal-kapal tanker pengangkut minyak dan gas alam (Nuswantoro, 2005). Jumlah pelayaran di Selat Malaka menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2000 jumlah pelayaran kapal dagang berjumlah 55.957 dan bertambah sekitar 20 persen pada tahun 2006 yaitu 65.649 kapal. Kemudian terjadi peningkatan dari tahun 2006 yang berjumlah 65.649 meningkat pada angka 76.381 pada tahun 2008. Namun terjadi penurunan pada tahun 2009

dengan angka 71.369 dan meningkat kembali pada tahun 2010 dengan jumlah 74.133, kemudian menurun lagi pada tahun 2011 dengan 73.630. Pada tahun 2011 hingga 2015, yaitu pada tahun 2012 sejumlah 75.477, tahun 2013 sejumlah 77.973, tahun 2014 sejumlah 79.344, dan tahun 2015 mencapai angka 80.960 (Departemen Kelautan Malaysia dalam *Seatrade Maritime News*, 2010).

Alasan yang kedua adalah jumlah kriminalitas di laut yang tinggi. Pada rentang tahun 2013-2015 jumlah kejahatan laut relatif stabil namun terjadi peningkatan pada tahun 2013 ke 2014 dan pada tahun 2014 ke tahun 2015. Dapat dilihat pada gambar tabel di bawah ini yang menggambarkan jumlah kasus kejahatan laut di Selat Malaka. Pada 2013 jumlah kejahatan laut berkisar 13 kasus dan meningkat pada tahun 2014 menjadi 47 kasus, dan semakin meningkat pada tahun 2015 menjadi 104 kasus (ReCaap, 2015). Hal ini menunjukkan tingkat kejahatan laut sejak tahun 2013 hingga 2015 meningkat drastis.

Penulis berargumen bahwa berdasarkan jumlah pelayaran yang meningkat dan jumlah kriminalitas di laut yang semakin meningkat menjadi alasan untuk Indonesia meningkatkan kerjasama maritim dengan India. Alasan ini dibuktikan dengan kerjasama dilakukan di tahun 2015, seakan merespon dua kondisi di Selat Malaka. Pada 2015, di tahun ketika peningkatan kerjasama maritim terjadi, antara Indonesia dan India mengadakan patroli gabungan reguler ke-26 yang agendanya tidak hanya berupa patroli gabungan namun berekspansi menjadi latihan gabungan di wilayah Kepulauan Andaman dan Nikobar dan Selat Malaka. Latihan gabungan angkatan laut bilateral ini adalah yang pertama bagi kedua negara. Dengan diadakannya latihan gabungan bilateral ini bertujuan untuk meningkatkan hubungan maritim kedua negara serta meningkatkan kemampuan angkatan laut kedua negara terutama untuk mengamankan jalur transportasi laut. Selain itu, pada 2015 Indonesia dan India menyepakati kerjasama pertahanan dan keamanan maritim. Perjanjian ini membahas kerjasama pertahanan dan keamanan maritim. satunya adalah kerjasama Patroli bersama.

### **Kesimpulan**

Strategi hedging yang dilakukan oleh Indonesia karena Indonesia berada di tengah-tengah persaingan antara India dan China. Persaingan tersebut membuat posisi Indonesia berada pada kondisi yang tidak menentu. Indonesia yang pada 2015 telah beberapa kali melakukan kerjasama maritim dengan India dan China tidak dapat begitu saja memihak kepada salah satu negara yang tengah bersaing. Indonesia berupaya untuk berada pada posisi netral dengan memanfaatkan keuntungan-keuntungan yang memungkinkan. Dalam situasi ini Indonesia menerapkan strategi hedging terhadap India dan China. Peningkatan kerjasama antara Indonesia dan India terjadi karena Indonesia juga melakukan peningkatan kerjasama dengan China. Sehingga Indonesia tidak terlihat seperti memihak kepada salah satu pihak yang tengah bersaing.

Strategi *hedging* yang dilakukan oleh Indonesia bertujuan untuk meningkatkan angkatan lautnya. Hal ini disampaikan oleh Joko Widodo melalui pidato visi misi Poros Maritim Dunia pada 2014, yaitu satu tahun sebelum terjadi peningkatan kerjasama maritim Indonesia-India. Melalui visi misi tersebut tergambar jelas program-program kerja yang tertulis dalam pilar-pilar Poros Maritim Dunia, yang kemudian menjadi tuntunan bagaimana Indonesia harus mencapai kekuatan laut yang besar untuk menjadi Poros Maritim Dunia.

Namun jauh sebelum itu, Indonesia sesungguhnya telah memiliki ambisi untuk menjadi negara kepulauan sejak tahun 2005 melalui visi dan arah pembangunan jangka panjang Indonesia tahun 2005. Di dalam salah satu visinya disebutkan pencanangan Indonesia untuk menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional. Di tahun selanjutnya, pada 2010 Indonesia berupaya meningkatkan kekuatan armada angkatan lautnya melalui program MEF. Angkatan laut menjadi salah satu elemen penting dalam kekuatan laut. Melalui program MEF ini, Indonesia mencanangkan pengadaan alutsista angkatan laut pada rentang waktu 2010-2024.

Indonesia yang mempunyai ambisi untuk meningkatkan kekuatan lautnya selalu membutuhkan kerjasama dengan negara lain. Hal tersebut dikarenakan letak geografis Indonesia yang luas dan berbatasan dengan berbagai negara menuntut Indonesia untuk bekerjasama dengan negara lain. Di samping itu, Indonesia masih memerlukan kerjasama dengan negara lain untuk mengembangkan sektor kemaritiman di berbagai bidang. Dalam hal ini Indonesia memilih melakukan peningkatan kerjasama dengan India karena merupakan mitra tradisional Indonesia dan kedua negara memiliki perbatasan laut di lokasi yang sangat strategis yaitu di utara Selat Malaka.

Salah satu elemen penting dari peningkatan angkatan laut Indonesia adalah peningkatan chokepoint. Sebelum tahun 2015 terjadi tren peningkatan jumlah pelayaran di Selat Malaka. Namun, peningkatan jumlah pelayaran tersebut diiringi dengan peningkatan jumlah kriminalitas laut. Karena Selat Malaka memiliki nilai strategis dan mempunyai peran sentral dalam transportasi laut global, Indonesia memerlukan peningkatan keamanan di wilayah tersebut. Salah satu caranya adalah meningkatkan kerjasama dengan India. Peningkatan ini didasari oleh kerjasama-kerjasama antara Indonesia dan India sebelumnya telah berfokus pada isu pengamanan laut, atau patroli gabungan, sehingga akan lebih mudah untuk melawan kriminalisasi di laut.

## Daftar Pustaka

- Brewster, D. (2011) The Relationship between India and Indonesia: An Evolving Security Partnership (online). Tersedia dalam: <<https://openresearch-repository.anu.edu.au/.../Brewster,%20D.%20The%20Relationship>> [diakses 18 April 2017]
- Brewster, D. (2016) China and India at Sea: A Contest of Status and Legitimacy in the Indian Ocean. *Asia Policy* 22, pp. 4-10.
- Chang, C. (1994) A Measure of National Power (online). Tersedia dalam: <[www.analytickecentrum.cz/upload/soubor/original/measure-power.pdf](http://www.analytickecentrum.cz/upload/soubor/original/measure-power.pdf)> [diakses 6 Juni 2017].
- Chang, C. (2016) Sino-India Strategic Rivalry: Misperception or Reality (online). Tersedia dalam: <<http://cimsec.org/sino-india-strategic-rivalry-misperception-reality/24499>> [diakses 18 Juni 2017].
- Cheng-Chwee, K. (2008) The Essence of Hedging: Malaysia and Singapore's Response to a Rising China. *Contemporary Southeast Asia* 30(2), pp. 159-185.
- Colin, K. (2015). Tough Times Ahead for the Indonesian Navy? (online). Tersedia dalam: <<http://thediplomat.com/2015/08/toughtimesaheadfortheindonesiannavy/>> [diakses 27 Mei 2017]
- Djalal, H. (2016). Toward Indo Pacific maritime cooperation (online). Tersedia dalam: <<http://www.thejakartapost.com/academia/2016/09/06/toward-indo-pacific-maritime-cooperation.html>> [diakses 25 September 2017].
- Garver, J. (2001) *Protracted Contest: Sino-Indian Rivalry in the Twentieth Century*. Washington, DC: University of Washington Press.
- Goh, E. (2006) Understanding 'Hedging' in Asia-Pacific Security (online). Tersedia dalam: <<https://www.csis.org/analysis/pacnet-43-understanding-hedging-asia-pacific-security>> [diakses pada 2 Mei 2017]
- India's Ministry of External Affairs (2011) Joint Statement: Vision for the India-Indonesia New Strategic Partnership over the coming decade (online). Tersedia dalam: <<http://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/3143/joint+statement+vision>>
- Indian Navy (2015) CORPAT 2015 - India-Indonesia participate in bilateral Maritime Exercise (online). Tersedia dalam: <<https://www.indiannavy.nic.in/content/corpat-2015-india-indonesia-participate-bilateral-maritime-exercise>> [diakses 14 Mei 2017]
- Jha, P.K. (2008) India-Indonesia: Emerging Strategic Confluence in the Indian Ocean Region. *Strategic Analysis* 32(3), pp. 439-458.
- Junida, A.I. (2015) Indonesia-China rintis kerjasama maritim (online). Tersedia dalam: <<http://www.antaraneews.com/berita/507288/indonesia--China-rintis-kerja-sama-maritim>> [diakses 16 Mei 2017].
- Kai, B.Z. (2016) One Belt, One Road, One Singapore-Analysis (online). Tersedia dalam: <<https://www.eurasiareview.com/13042016-one-belt-one-road-one>>

- singapore-analysis/> [diakses 16 Mei 2017].
- Kementerian Luar Negeri Indonesia (2015) Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and The Republic of Indonesia (online). Tersedia dalam: <<http://www.kemlu.go.id/Documents/joint%20statement%20RI-China/Joint%20Statement.pdf>> [diakses 7 Juni 2017].
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (2014a) Presiden Jokowi Tekankan Kerja Sama Ekonomi dan Maritim dalam Kemitraan ASEAN-RRT (online). Tersedia dalam: <<http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Tekankan-Kerja-Sama-Ekonomi-dan-Maritim-dalam-Kemitraan-ASEAN-RRT.aspx>> [diakses 16 Mei 2017].
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (2014b) Presiden Jokowi Deklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (online). Tersedia dalam: <<http://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Presiden-Jokowi-Deklarasikan-Indonesia-Sebagai-Poros-Maritim-Dunia.aspx>> [Diakses 11 Mei 17].
- Lambert, N.A. (2016) Classical Theories of Sea Power and World Economic Systems (online). Tersedia dalam: <<https://www.usnwc.edu/Academics/Faculty/DerekReveron/Workshops/Maritime-Security,Seapower,Trade/Maritime-Working-Papers/lambert.aspx>> [diakses 4 Desember 2016]
- Nuswantoro, E. (2005) *Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka*. Makalah disampaikan pada Pertemuan Kelompok Ahli Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Departemen Luar Negeri.
- ReCaap (2015) Annual Report 2015 Piracy and Armed Robbery against Ship in Asia (online). Tersedia dalam: <[http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core\\_Download&EntryId=421&PortalId=0&TabId=78](http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=421&PortalId=0&TabId=78)> [diakses 23 Mei 2017].
- Rodrigue, J.P. (2004) Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution (online). Tersedia dalam: <[https://people.hofstra.edu/Jean-paul\\_Rodrigue/downloads/CGQ\\_strategicoil.pdf](https://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/CGQ_strategicoil.pdf)> [diakses 22 Mei 2017].
- Seatrade Maritime News (2010) Malacca Strait transits grow 2% to record in 2015, boxships see dip in H2 (online). Tersedia dalam: <<http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/malacca-strait-transits-grow-2-to-record-in-2015-boxships-see-dip-in-h2.html>> [diakses 23 Mei 2017].
- Shekhar, V. (2010) India and Indonesia: Reliable Partners in an Uncertain Asia. *Asia-Pacific Review* 17(2), pp. 76-98.
- Sukma, R. (2012) Indonesia and the Emerging Sino-US Rivalry in Southeast Asia (online). Tersedia dalam: <[www.lse.ac.uk/IDEAS/publications/reports/pdf/SR015/SR015-SEAsia-Sukma-.pdf](http://www.lse.ac.uk/IDEAS/publications/reports/pdf/SR015/SR015-SEAsia-Sukma-.pdf)> [diakses 8 Juni 2017].
- Sumakul, W.F. (2008) Tinjauan Terhadap Kerjasama Angkatan Laut di Asia Tenggara (online). Tersedia dalam: <<https://www.fkpmaritim.org/tinjauan-terhadap>>

- kerjsama-angkatan-laut-di-asia-tenggara/> [diakses 10 November 2016].
- Supriyanto, R.A. (2013) Indonesia and India: Toward a Convergent Mandala. *India Review* 12(3), pp. 207-224.
- Tangredi, J. S. (1984) *Sea Power: Theory and Practice*. London: Butterwoths.
- The Strait Times (2017) Jokowi observes massive Indonesian military exercise near South China Sea (online). Tersedia dalam: <<http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/jokowi-observes-massive-indonesian-military-exercise-near-south-china-sea>> [diakses 25 September 2017].
- Tiezzi, S. (2015) Indonesia, China Seal 'Maritime Partnership' (online). Tersedia dalam: <<http://thediplomat.com/2015/03/indonesia-china-seal-maritime-partnership/>> [diakses 7 Juni 2017].
- Till, G. (2009) *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, 2nd edition. London: Routledge.
- Yumitro, G. (2012) *Reactualization of Indonesia-India Bilateral Relations*. Laporan Penelitian belum terpublikasikan. Departemen of International Relations. University of Muhammadiyah Malang.