
Postur Maritim Indonesia: Pengukuran Melalui Teori Mahan

Lillyana Mulya

Alumna Program Studi S2 Ilmu Sejarah Universitas Gadjah Mada

Abstract

This paper examines the debate in 1941 between Dutch historian J.C. van Leur and Verhoeven on the so-called Mahan Theory of the sea power of the East Indie Company (Vereenigde van Oost-Indie Compagnie, VOC). Alfred Thayer Mahan, an American maritime historian of the nineteenth century, inserted the idea of a seapower state, which implied that the United Kingdom was an ideal maritime state for the strong structure and efficient work of its sea power. Verhoeven used Mahan's category of seapower to suggest that the VOC was a naval power of the seventeen century. However, Leur criticized Verhoeven saying that he had missed to address the element of the period the term naval power began to be accepted as a theoretical category. This paper argues that the debate between Leur and Verhoeven is relevant today as to re-consider the concept of archipelagic country, wawasan nusantara, that Indonesia has adopted so far.

Keywords: *Mahan theory, sea power, VOC, maritime state.*

Abstrak

Artikel ini mengulas perdebatan yang muncul tahun 1941 antara sejarawan Belanda J.C. van Leur dengan Verhoeven tentang kekuatan maritim VOC berdasarkan teori Mahan. Teori Mahan menunjuk pada konsep maritim yang kemukakan pemikir Amerika Alfred Thayer Mahan. Mahan menyatakan bahwa Kerajaan Inggris merupakan contoh ideal sebuah negara maritim dengan struktur yang kuat dan efektif. Verhoeven menggunakan kategori Mahan tentang kekuatan laut untuk menyatakan bahwa VOC merupakan kekuatan maritim pada abad ke-17. Namun, Leur mengkritik Verhoeven dengan mengatakan bahwa dia melewatkan elemen waktu terkait penggunaan istilah kekuatan maritim sebagai kategori teoretis. Artikel ini menyimpulkan bahwa perdebatan antara Leur dan Verhoeven menyajikan perspektif yang relevan hari ini untuk meninjau kembali konsep tentang wawasan nusantara yang dipakai Indonesia.

Kata kunci: Teori Marhan, kekuatan laut, VOC, negara maritim

Pengantar

Pada tahun 1941, sejarawan J.C. Van Leur menulis artikel berjudul “Mahan di meja baca Hindia”¹ (Coolhaas, 1971: 13-27) guna mengomentari artikel Dr. Verhoeven berjudul “De Compagnie als instrument van den oorlog ter zee (1602-1641)” dalam *Koloniaal Tijdschrift*. Dalam komentarnya, Van Leur menyarankan referensi Mahan untuk menganalisis VOC sebagai alat perang di laut. Terutama karena Mahan merumuskan konsep *naval power* untuk menunjuk kekuatan laut dalam kurun waktu tertentu. *Naval power* dimulai pada 1660 ketika pelayaran telah menggunakan kapal layar, bukan lagi kapal galei. Pernyataan ini mengkritik pendapat Dr. Verhoeven yang menyebutkan posisi VOC pada tahun 1602-1641 sebagai *naval power*.

Kilasan artikel di atas menjadi referensi utama bagaimana teori Mahan telah dipandang sebagai acuan sejarawan sekaliber Van Leur untuk menganalisis kekuatan maritim VOC. Namun nada ‘prasangka Mahan’ yang menyebutkan kekuatan laut Belanda tidak profesional membuat Verhoeven mengkritik Mahan. Menurut Verhoeven, kajian Mahan terbatas pada sumber non-Belanda, telah usang dan lebih khusus bertujuan untuk menghidupkan kesadaran berarmada Amerika. Terlepas dari sudut pandang kedua tokoh tersebut, kiranya teori Mahan perlu untuk kembali dikaji. Terutama untuk mengukur kemaritiman Indonesia, negara yang sama sekali berbeda dengan Eropa maupun Amerika.

Mengapa Mahan?

Alfred Thayer Mahan dikenal sebagai ahli maritim Amerika Serikat pada paruh terakhir abad 19. Tokoh ini populer melalui karyanya berjudul *The Influence of Sea Power Upon History* yang berdasar pada penelitiannya akan negara maritim Inggris. Penerjemahan bukunya

ke dalam beberapa bahasa mempercepat difusi pemikiran Mahan. Pada kemudian hari, teori Mahan menjadi dasar strategi maritim negara-negara besar untuk mencapai negara maritim yang ideal. Persebaran pemikiran ini pernah menjadi kegelisahan bagi Mahan sendiri bahwa pemikirannya akan memicu negara-negara ekspansif, yang akhirnya terbukti pada masa Perang Dunia.

Mahan merumuskan enam karakter yang menjadi syarat sebuah negara potensial untuk mengembangkan *sea power*. Enam karakter tersebut antara lain kedudukan geografi, bentuk tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk yang turun ke laut, karakter nasional (penduduk) dan karakter pemerintah termasuk lembaga-lembaga nasional. Dalam karyanya, Mahan tidak secara langsung menyimpulkan bahwa Inggris adalah negara maritim ideal, namun dengan melakukan perbandingan antara negara-negara yang memiliki kekuatan maritim di Eropa barat, seperti Belanda dan Perancis.

Pengkajian van Leur tampaknya menjadi patokan bagaimana pemikiran Mahan begitu menyita perhatian. Kenyataan ini terutama didukung dengan implementasi pemikiran Mahan pada perkembangan kekuatan laut Amerika yang impresif. Dengan menempatkan Inggris sebagai simbol kekuatan maritim yang unggul, Mahan memikat khalayak pada jamannya. Terutama pada mereka yang begitu ambisius untuk mengontrol dunia atau kepentingan ekspansif. Pendapat ini diperkuat dengan tema utama pemikiran Mahan yaitu strategi militer.

Kepopuleran Mahan tentu semakin meluas di antara mereka yang mengidolakan Van Leur sebagai sejarawan. Tentu juga sulit untuk mencoba menyusupkan pendapat di antara riuhnya kekaguman terhadap Van Leur, namun apakah mungkin Van Leur sendiri akan berubah pikiran jika dia masih hidup di masa ini? Masa ketika transformasi berjalan begitu cepat hingga (rasanya) tidak ada satu konsep

1 Judul asli adalah “Mahan op den Indischen Lessenaar” dalam *Koloniaal Tijdschrift*.

mutlak yang pas untuk dapat menjadi solusi beragam masalah, terutama bagi Indonesia.

Pertimbangan Geografis

Sejak masa kolonial, masalah geografis memicu problematika dalam bidang transportasi. Hal ini terutama disebabkan oleh pemusatan pemerintahan di Pulau Jawa untuk mengatur kelangsungan koloni Hindia Belanda. Menurut Evan A. Laksmana, karakter geografi Indonesia antara lain: domain maritim yang luas, pengaruh keamanan dalam negeri, masalah politik dan ekonomi di darat, serta kegigihan persaingan kekuatan utama dalam lingkungan karena lokasi yang strategis (*shatterbelt*). Namun karakter umum yang kerap kali terlewat dan diperhitungkan adalah kepulauan.

Menurut Dimiyati Hartono sebagai pakar hukum laut Indonesia, masih terdapat salah pengertian mengenai penyebutan Indonesia sebagai negara kepulauan atau negara maritim. Negara kepulauan adalah keadaan faktual berdasar geografis yang menjadi ciri sebuah negara yaitu memiliki sudut teritorial yang berkonfigurasi khas disebut dengan kepulauan. Sementara negara maritim merupakan keadaan negara yang basis eksistensi, kebesaran dan kejayaannya (meliputi aspek politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, keamanan dan hukum) tertumpu pada kekuatan maritim. Dengan demikian, Indonesia merupakan negara kepulauan namun belum memenuhi syarat untuk disebut sebagai negara maritim.

Konsep negara kepulauan merupakan konsep yang mendasari pengajuan Deklarasi Djuanda tahun 1957 ke UNCLOS untuk mendapatkan legalisasi internasional. Masa selama lebih dari tiga dasawarsa hingga Deklarasi Djuanda diakui secara internasional menjadi ajang Indonesia untuk membuktikan pantas atau tidak perairan tersebut dimiliki oleh Indonesia.

Mengacu pada teori *sea power* Mahan, keadaan geografis Indonesia sekilas tampak

potensial untuk pengembangan *sea power*. Namun tampaknya, teori Mahan terbatas pada kajian di Eropa, yang memiliki perbedaan geografis dengan Indonesia. Inggris sebagai kajian utama bukan berkontur kepulauan, begitu pula dengan negara maritim lain seperti Belanda dan Perancis. Pertimbangan ini jelas berkaitan dengan bagaimana kontrol atas kepulauan akan diterapkan.

Inggris memiliki geografis kontinen yang menjadi pusat aktivitas negara dengan beberapa pulau kecil di sekitarnya. Sementara kondisi Inggris paling menguntungkan adalah letaknya pada rute dagang sibuk antara Eropa dan separuh bagian dunia lainnya. Geografi ini menjadi kombinasi yang utuh untuk menjadi negara maritim dalam waktu yang lama. Didukung dengan kandungan mineral berupa batu bara dan logam, Inggris berhasil menggeser Amerika dalam produksi kapal uap berbahan baku logam.

Namun, hal menarik justru mengenai kemunculan Belanda sebagai imperium maritim mendahului Inggris. Berada pada kontinen yang sempit, Belanda tidak hanya dihadapkan pada minimnya sumber daya namun juga populasi yang kecil. Satu aspek yang cukup menonjol dan berpengaruh besar dalam kekuatan maritim Belanda adalah karakter nasional. Karakter penduduk sebagai pelayar dan pedagang yang gigih begitu menguntungkan pada abad perdagangan maritim dunia. Kegigihan itu juga muncul dalam menyiasati tanah yang sempit dengan terus mereklamasi laut melalui pendirian dam dan kanal. Oleh sebab itu Belanda disebut dengan Holland, yang berasal dari Hollow Land.

Berbeda dengan geografis Inggris, pusat aktivitas kepulauan Indonesia terletak di Pulau Jawa yang memiliki tanggung jawab terhadap ribuan pulau yang letaknya terpisah oleh laut. Di sini, laut menjadi satu objek yang dilematis. Laut menjadi jalan utama ketika digunakan sebagai area penyeberangan antar pulau. Sebaliknya, laut menjadi pemisah ketika

pusat pemerintah tidak dapat menyediakan atau mengatur sarana penyeberangan ataupun distribusi sumber daya antar pulau. Hal ini terjadi ketika PELNI yang didaulat menjadi perusahaan pelayaran negara gagal menjangkau seluruh kepulauan Indonesia. PELNI dirancang sebagai upaya kloning dari KPM dan memiliki tanggung jawab untuk mengintegrasikan perekonomian seluruh kepulauan serta kepentingan politik lainnya. Namun karena kekurangan armada, maka PELNI hanya bisa menjangkau sepertiga dari total pelayaran. Sementara sisanya dijalankan oleh perusahaan asing dari dalam dan luar negeri.

Aktivitas pelayaran pasca kemerdekaan jauh dari memenuhi syarat untuk kontrol kepulauan. Banyak pulau terabaikan sebab PELNI tidak memiliki cukup dana untuk beroperasi ke tempat yang kurang menguntungkan. Penghasilan PELNI hanya cukup untuk membiayai operasional primer. Sementara pada masa KPM, keuntungan dari pelayaran ke daerah yang menguntungkan digunakan untuk biaya operasional pelayaran ke daerah terpencil. Hingga tahun 1983, PELNI masih mengalami kerugian yang disebabkan oleh tiga hal yaitu kondisi armada yang menua, tugas sosial politik yang non-ekonomis serta jumlah pegawai yang terlalu banyak.

Kegagalan PELNI sebagai industri maritim tidak semata-mata bisa dijadikan ukuran bagaimana pemerintah memahami realitas geografinya. Indonesia hingga tahun 1960'an dihadapkan dengan persoalan ekonomi yang berantakan. Dengan berbekal dana kredit, pemerintah berusaha menumbuhkan ekonomi dalam negeri. Ketika permasalahan disintegrasi muncul, PELNI diharuskan melayani aktivitas politik yang menyita banyak kapalnya. Tidak mengherankan bila gurita PELNI terlalu lapar untuk menjulurkan tentakelnya hingga ke titik terjauh.

Pertimbangan Masa Lalu: Pengalaman dan Dampak Psikologis Kolonisasi

Dalam enam karakter versi Mahan, terdapat dua karakter yang digunakan untuk menelusuri pola kekuatan maritim yaitu **karakter nasional** dan **karakter pemerintahan**. Mahan menyebutkan bahwa karakter pemerintahan merupakan karakter yang sering terlihat dalam setiap kebijakan pemerintah. Mahan menempatkan dua faktor ini bukan sebagai dua *variable* yang terpisah, namun menyambung. Karakter nasional suatu negara tidak hanya dilihat dari masyarakat, namun juga pemerintah. Penarikan benang merah antara berbagai rezim yang menempati tampuk pemerintahan merupakan perwakilan dari karakter nasional.

Beberapa negara di Eropa Barat, yang menjadi kajian Mahan, memiliki jenis pemerintahan berbentuk kerajaan sehingga dipimpin oleh seorang raja. Jenis pemerintahan ini memungkinkan adanya kebijakan yang konsisten dalam waktu lama. Tidak mengherankan apabila pencapaian negara maritim Nusantara terjadi pada masa dinasti kerajaan seperti Majapahit (Laksmana, 2011: 98). Berbeda dengan keadaan pasca kolonial ketika kekuasaan kepala pemerintahan dibatasi dan pemerintahan selanjutnya menerapkan kebijakan yang jauh berbeda.

Pemerintahan dalam jangka waktu yang pendek cenderung menyebabkan kebijakan menjadi abortif. Hal ini terlihat pada karakter pemerintahan Presiden Soekarno yang terpaksa berakhir sebelum dapat mengimplementasikan kebijakan dalam waktu lama. Sementara pada pemerintahan Orde Baru, implementasi dari konsep lebih dapat dievaluasi sebab rentang pemerintahan lebih dari tiga dekade.

Hal paling krusial dari karakter pemerintah maupun karakter nasional adalah penguasaan masa lalu. Negara-negara Eropa Barat, terutama Inggris, tidak pernah diduduki oleh bangsa lain, kecuali bangsa Barat sendiri. Pertumbuhan

pengusaha ataupun pedagang meningkat bersamaan dengan demam penjelajahan samudra. Penumpukan modal dari perdagangan menjadi fondasi ekonomi Belanda maupun Inggris. Keberhasilan ini kemudian mempengaruhi pemerintah untuk mendukung perdagangan, terutama bagi pendirian kongsi dagang VOC. Hal ini menunjukkan konsep *sea power* Belanda dan Inggris berpola dari bawah ke atas.

Penentuan pola seperti di atas rumit bagi Indonesia sebab Indonesia telah sekian abad menjadi 'Hindia Belanda'.

“Jadi bukan jumlah, melainkan perlakuan yang menentukan status minoritas. Suatu jumlah besar bisa mempunyai status minoritas seperti halnya rakyat Indonesia di zaman kolonial, di mana sejumlah kecil orang Belanda mempunyai kedudukan ‘dominan’ group.” (Tempo, 3-9 Juni 2013).²

Kolonialisme tidak bisa tidak, menjadi latar belakang besar bagi pendalaman karakter nasional yang terlihat melalui perilaku. Pengalaman penuh represi dan dominasi menyebabkan seseorang mengalami (apa yang oleh psikologi disebut dengan) trauma, yang secara praktis diartikan sebagai suatu keadaan ketika subjek tidak dapat menguasai dirinya sendiri secara sadar. Secara sederhana, trauma disebabkan oleh penekanan repetitif terhadap *primary needs*, seperti lapar, haus dan keamanan fisik (Jung, 1978: 31). Dampak trauma ini dapat mengerucut menjadi histeria, yaitu ketika trauma termanifestasi ke dalam bentuk-bentuk kekerasan. Secara sosial, histeria yang dialami oleh publik menjadi *mass hysteria* atau semacam *moral panic*. Perilaku ini pernah terlihat dalam kekerasan terhadap serdadu Belanda pada masa pemerintahan Jepang, yang merupakan lonjakan emosi tidak terkontrol untuk membalas dendam. Secara psikis, trauma ini menurun menjadi bentuk kebencian tanpa celah terhadap pemerintah kolonial.

Jenis kebencian ini yang kemudian menjadi alasan sulitnya masyarakat pasca kemerdekaan (termasuk mereka yang tidak secara langsung mengalami penjajahan Belanda) untuk menerima sisi terang pembangunan masa kolonial. Masyarakat cenderung berusaha sejauh mungkin lepas dari hal-hal yang bersifat kolonial. Alih-alih menjauh, namun beberapa peristiwa yang menunjukkan pembatasan kesempatan bagi bangsa sendiri pasca kemerdekaan justru menunjukkan bahwa terdapat warisan kolonial yang secara “tidak sadar” menjadi turun temurun. Salah satu contohnya adalah bagaimana kebijakan negara dirancang tanpa pertimbangan presisi sehingga mempersempit kesempatan perkembangan dalam negeri dan meningkatkan ketergantungan terhadap negara lain.

Masyarakat pasca kemerdekaan cenderung menyalahkan “konsentrasi daratan” masa kolonial sebagai sebab kemunduran maritim Indonesia. Meskipun sulit untuk diterima, namun pernyataan di atas masih memuat nada kebencian yang terlalu dalam terhadap kolonial, tanpa mengindahkan perspektif yang lain. Pemahaman konsentrasi daratan masa kolonial akan berbeda jika dilihat sebagai dampak global industrialisasi. Perubahan dari era merkantilisme Eropa ke tahap kapitalisme modern tidak saja merubah konsentrasi dari maritim ke daratan, namun juga mempercepat perkembangan transportasi darat. Transformasi darat ini menggeser peran *waterway* (sungai dan kanal) untuk distribusi komoditi. Hal ini pertama-tama terjadi di Eropa, di mana industrialisasi berakar.

Pergeseran konsentrasi di atas praktis menjadi hal yang alamiah sebab industrialisasi memicu pengembangan pada lahan dan alat produksi. Pembangunan jalan, jembatan, dan berbagai sarana produksi tak ayal menjadi bagian ‘kemajuan’ maupun modern. Kelemahan dari bagian ini adalah masyarakat yang tenggelam dengan kemajuan cenderung

2 Kalimat ini merupakan ungkapan Yap Thiam Hien yang dikutip oleh Majalah Tempo. Yap Thiam Hien adalah ahli hukum pada tahun 1960'an-1980'an.

meremehkan apa yang telah ditinggalkan, ataupun dampak negatif yang ditimbulkan. Dalam tahap ini, pengalaman telah membentuk perilaku secara tidak sadar (*unconscious*).

Konsentrasi daratan pada kepulauan Indonesia kemudian menyebabkan perairan menjadi batasan. Tidak saja karena kehidupan masyarakat terkondisi untuk habis di ladang, namun juga karena mereka tidak memiliki kesempatan untuk mengarungi laut dan mengenal kepulauan Indonesia. Hal ini didukung dengan letak Pulau Jawa sebagai pulau utama yang berada pada bagian barat wilayah kepulauan. Maka, kenyataan ini dapat sedikit menjelaskan mengapa wilayah timur kepulauan seakan terabaikan.

Pasca kemerdekaan, Indonesia sepenuhnya mandiri untuk mendefinisikan dirinya. Kesadaran maritim masa kemerdekaan terlihat dalam usaha perumusan '*archipelagic state*' dalam Deklarasi Djuanda. Para pakar yang umumnya terlahir pada masa kolonial memiliki pandangan sedemikian kritis untuk menilai hukum laut kolonial. Hukum *Teritoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie (TZMKO) 1939* dianggap tidak lagi relevan dengan keadaan dan status Indonesia yang merdeka.

Pada masa kolonial, maritim Hindia Belanda memang tidak lagi menampakkan kejayaannya seperti masa VOC, namun bukan berarti bahwa masa kolonial kemaritiman sepenuhnya lemah. Perspektif ekonomis kolonial dapat menjadi alasan mengapa kolonial masih menggunakan *TZMKO 1939*. Pemerintah kolonial tidak sedemikian terganggu dengan batas 3 mil sebab secara ekonomi maupun politik, mereka telah mampu mengintegrasikan kepulauan Hindia Belanda melalui *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM). Hal ini didukung dengan konsep maritim tradisional Barat yaitu *freedom of the sea* yang dinilai lebih menguntungkan dalam bidang ekonomi tanpa menimbulkan ketegangan dengan eksploitor lain. Konsep ini pula yang kemudian menjadi penghalang

legalisasi batas 12 mil dalam Deklarasi Djuanda oleh UNCLOS.

Penjelasan masa kemerdekaan Indonesia tidak dapat menjustifikasi karakter pemerintah dan karakter nasional sebagai satu linier, namun bertingkat. Kesadaran para pakar yang mewakili karakter pemerintah berada lebih tinggi daripada karakter nasional, sebab pada masa pengenalan '*archipelagic state*', tidak ada antusiasme masyarakat untuk menyambutnya (misalnya media surat kabar). Namun, reaksi justru datang dari luar negeri terutama negara maritim besar yang merasa kebebasan pelayarannya dibatasi. Hal ini seakan menyatakan bahwa kesadaran masyarakat masih terpisah dengan kesadaran pemerintah.

Pola karakter pemerintah dan karakter nasional Indonesia di atas menjadi kendala utama apabila Indonesia hendak mengembangkan *sea power*. Berbeda dengan karakter beberapa negara di Eropa Barat ketika ledakan petualangan menjadi kolektif dan mempengaruhi pemerintah untuk mendukung pelayaran lanjutan. Pola karakter dari bawah ke atas memungkinkan karakter ini tetap terus terpelihara hingga abad selanjutnya, meskipun terdapat pergantian rezim secara periodik.

Kritik Mahan

Sir Halford J. Mackinder adalah seorang ahli geografi Inggris yang secara terbuka mengkritik pandangan Mahan. Menurut Mackinder, sejarah dunia tidak hanya terbatas pada pergulatan berkelanjutan untuk mengontrol lautan, namun juga antara kekuatan laut dan darat. Dalam pandangan MacKinder, negara maritim merupakan salah satu fase dalam pergulatan sejarah. Hal ini didasari oleh perkembangan signifikan dalam bidang transportasi darat dan udara yang akan memperkuat *land power*.

Pemikiran geografis Mackinder populer pada Perang Dunia II ketika Jerman menjadi

kekuatan darat terbesar yang ada di Eropa. Tanpa mengabaikan pengembangan U-boat yang mengesankan, Jerman menginvasi daratan di sekitarnya dengan kekuatan darat. Hal ini cukup kontras dengan pemikiran Mahan yang memprioritaskan penguasaan rute perdagangan maritim untuk mengontrol dunia. Mackinder berpendapat, sekalipun keadaan geografis tidak akan berubah dari jaman ke jaman, namun perkembangan teknologi merubah perspektif terhadap geografis.

Perubahan ini membawa Mackinder untuk mengenalkan istilah *Heartland*, sebuah jantung dunia, atau mungkin dapat pula diasumsikan sebagai pusat sumber daya. Dengan menggunakan basis geografis, Mackinder memetakan kawasan strategis yang perlu diwaspadai, yaitu pergerakan Rusia di Eropa Timur. Rusia bertetangga dengan Mongolia di bagian selatan, sebuah celah untuk mencapai Asia. Melalui wilayah yang luas, Rusia mengembangkan jalur kereta api *Trans-Siberian Railway* yang menghubungkannya dengan Mongolia hingga mencapai mulut Jepang. Jalur kereta api tersebut merupakan perkembangan signifikan dalam transportasi darat yang dapat mengintegrasikan wilayah-wilayah kaya sumber daya di sekitar Rusia melalui lalu lintas kontainer.

Dalam lingkup Indonesia, keterkaitan laut dan darat berada pada *entrepot*. Kesulitan utama transportasi laut Indonesia adalah ketidakteraturan jadwal datangnya muatan dengan bersandarnya kapal. Kapal sering harus bersandar lebih lama sebab muatan belum tiba di *entrepot*. Pada masa lalu, transportasi dari hinterland dapat melalui sungai, namun sungai di Indonesia memiliki permasalahan pendangkalan yang cukup signifikan. Untuk itu pengembangan transportasi darat harus mendapat porsi yang seimbang bagi efektifitas maritim.

Kesimpulan

Segala perbedaan, baik geografis sebagaimana pengalaman historis yang membentuk psikologis merupakan hal yang mendasar dalam *performance* sebuah negara. Tanpa pengkajian kembali dua aspek tersebut, maka penerapan berbagai teori yang berasal dari Barat akan menjadi keputusan yang terburu-buru.

Meminjam teori Xu Qi, seorang ahli maritim dari Cina, terdapat tiga tahap dalam pembangunan kekuatan maritim. Pertama adalah kesadaran negara akan keadaan faktual dan ancaman dari dalam maupun luar wilayah. Kedua adalah pengakuan akan kondisi pertama sehingga membantu konseptualisasi geostrategi. Ketiga adalah implementasi dari konsep yang telah terbentuk di atas (Qi, 2006).

Ancaman Indonesia dengan karakter yang spesifik yaitu dengan geografi dan beragam etnis memunculkan tantangan tersendiri yaitu persatuan. Oleh sebab itu, rasa ketidakbersatuan yang meruncing menjadi disintegrasi adalah ancaman utama dalam negeri. Sementara ancaman dari luar terlebih datang dari posisi Indonesia sebagai *shatterbelt*. Kesadaran situasi ini merupakan langkah untuk konseptualisasi geostrategi. Indonesia pernah berhasil merumuskan geostrategi dalam Deklarasi Djuanda tahun 1957, sebuah langkah berani dalam keadaan ekonomi yang belum stabil. Namun keberhasilan Deklarasi Djuanda telah mencapai dasar yuridis yang masih relevan hingga kini.

Memandang Indonesia, dengan menggunakan kritik Mackinder terhadap Mahan, dapat membantu menyeimbangkan kekuatan laut dan darat. Posisi laut, baik sebagai ancaman maupun kesempatan tetap tidak beralih dari posisi utama yaitu pelindung bagi pusat politik, ekonomi dan populasi di darat. Untuk itu, konsep geostrategis negara kepulauan juga dianggap masih relevan sebab penarikan batas teritorial dari *archipelagic*

*baseline*³ menyediakan kesempatan gerak patroli yang lebih leluasa.

Tahap ketiga mungkin merupakan tahap yang rumit sebab implementasi kebijakan geostrategi membutuhkan kesiapan intelektual masyarakat. Hal ini terutama karena belum ada kesepahaman antara karakter nasional dan karakter pemerintah. Bahkan karakter nasional Indonesia masih tergolong heterogen. Untuk itu, penelaahan kembali wawasan nusantara dapat menjadi sarana untuk membentuk karakter nasional. Pada akhirnya, kesadaran faktual dan keterbukaan terhadap perubahan merupakan bekal untuk pemahaman geostrategi.

Referensi:

- Barnour, Adrian J., *The Pageant of Netherlands History*, USA: Longmans, Green and Co., 1952.
- Coolhaas, W.P.H., *Sekitar Sedjarah Kolonial dan Sedjarah Indonesia, Sedjarawan dan Pegawai Bahasa*, Jakarta: Bharata, 1971.
- Dimiyati Hartono, *Membangun Negara Maritim dalam Perspektif Ekonomi, Sosial, Budaya, Politik dan Pertahanan*, Jakarta: Indonesian Maritime Institut.
- Dino Patti Djalal, *The Geopolitics of Indonesia's Maritime Teritorial Policy*, Jakarta: CSIS, 2002.
- Evan A. Laksmana, "The enduring strategic trinity: explaining Indonesia's geopolitical architecture" dalam *Journal of the Indian Ocean Region 7:1*, London: Routledge, 2011.
- Jung, John, *Understanding Human Motivation: A Cognitive Approach*, New York: Macmillan, 1978.
- Israel, Saul, *Introduction to Geography*, New York: Holt, Rinehart and Winston, 1964.
- Lowson, Martin.V., "Surface Transport History in U.K.: analysis and projections" dalam *Proceeding of The ICE-Transport Vol.129, Issu 1*, UK: Institution of Civil Engineers, 1998.
- Mahan, A.T., *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1793*, Boston: Little Brown and Company, 1989.
- Singgih Tri Sulistiyono, "In The Shadow of Nationalism: Pelni during The Period of Indonesianisasi" dalam *Lembaran Sejarah Vol.8, No.2*, Yogyakarta: UGM, 2005.
- Sprout, Margaret and Harold, *Foundations of National Power*, New York: Van Nostrand, 1951.
- St.Munajat Danusaputro, *Tata Lautan Nusantara dalam Hukum dan Sejarahnya*, Jakarta: Binacipta, 1980.
- Xu Qi, "Maritime Geostrategy and The Development of The Chinese Navy in The Early Twenty-Fisrt Century" dalam *Naval War College Review Vol.59, No.4*, USA: Naval War College, 2006.

3 *Archipelagic baseline* menerapkan penarikan batas lurus antara titik terluar pulau. Model batas teritorial ini hanya berlaku bagi negara yang mendeklarasikan diri dengan bentuk negara kepulauan. Negara Malaysia dan Singapura tidak menerapkan *archipelagic baseline*, namun menggunakan *normal baseline*, yaitu penarikan garis batas sesuai kontur bentuk pulau.