

Indonesia Dalam Poros Maritim Dunia dan Kapal Induk Sebagai Kunci Dari Diplomasi Maritim

Muhammad Granit Ady Wirasisya¹, Arnold Arswenda Kusuma²

^{1,2} Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Prodi Ilmu Hubungan Internasional

Universitas Mulawarman

Email : ¹adywirasisya@fisip.unmul.ac.id, ²arnoldkusuma@fisip.unmul.ac.id

*Received: 04 September 2025; Revised: 20 Oktober 2025; Accepted: 01 November 2025;
Published: Desember 2025; Available online: Desember 2025*

Abstract

This paper examines the strategic position of aircraft carriers within modern naval power doctrine and their relevance to Indonesia's Global Maritime Fulcrum (GMF) framework amidst the shifting dynamics of the Indo-Pacific region. Rooted in the conceptualization of the oceans as global commons and the escalating global economic reliance on stable Sea Lines of Communication (SLOCs), this article posits sea power and naval diplomacy as pivotal strategic instruments in contemporary international relations. Utilizing a qualitative-analytical approach based on literature and policy reviews, the discussion focuses on the evolution of the Carrier Strike Group concept, the rise of light aircraft carriers and multi-purpose amphibious platforms (LHD/LHA), the integration of unmanned systems, and the strategic challenges presented by Anti-Access/Area Denial (A2/AD) capabilities and hypersonic missile technology. The analysis indicates that while aircraft carriers retain strategic value as instruments of power projection, deterrence, and maritime diplomacy, their vulnerability in high-intensity conflicts—combined with substantial procurement and operational costs—limits their relevance for non-great powers. For Indonesia, the aircraft carrier is no longer viewed as an urgent defense requirement but rather as an optional-strategic instrument of maritime diplomacy. Specifically, light carriers or multi-purpose platforms could support regional stability and non-war operations, thereby enhancing Indonesia's stature as an active and responsible maritime actor in the Indo-Pacific, in alignment with its "free and active" foreign policy doctrine.

Keywords: *aircraft carriers; maritime diplomacy; Global Maritime Fulcrum; Indo-Pacific; sea power*

Pendahuluan

Laut adalah sebuah tempat manusia tidak dapat melakukan apapun tanpa ada alat bantu, dimana jenis wilayah ini merupakan sebuah genangan air yang sangat luas. Wilayah laut di Bumi mencapai 70% sedangkan dataran hanya 30%, perbandingan yang sangat besar diantara kedua wilayah itu. Manusia dari zaman batu sudah menjamah laut dikarenakan banyaknya sumber makanan yang berada disana. Dan hal ini sudah dilakukan dari zaman Paelolitikum atau zaman batu tua, yang merupakan zaman dimana manusia masih tidak berada disatu tempat dalam jangka lama atau nomaden.

Semakin berkembangnya zaman, manusia pun mulai bisa melakukan ekspansi laut yang lebih luas dimana semakin berkembangnya alat transportasi laut dan alat untuk menangkap maka semakin banyak yang melakukannya. Efek domino dari hal ini adalah semakin banyak manusia yang berkumpul disekitaran pantai yang menyebabkan juga banyaknya manusia yang menetap yang dapat menyebabkan munculnya kota. Seperti magnet kota pinggir pantai pun akan didatangi oleh para pedagang dan masyarakat yang ingin mencari makan.

Munculnya kota dan semakin banyaknya masyarakat yang datang kesana menjadikan kota pinggir pantai menjadi sebuah kota vital. Kota pinggir pantai sering menjadi tempat perdagangan terjadi dan banyak pelancong dari berbagai tempat untuk datang. Maka dari itu kebanyakan kota pada zaman dahulu yang berada dipinggir pantai memiliki kapal-kapal laut yang kuat. Seperti kota-kota pesisir Eropa dimana mereka memiliki kekuatan militer laut yang sangat kuat untuk mengamankan jalur perdagangan dari serangan-serangan perompak dan kerajaan lain dikarenakan pada saat itu banyak negara Eropa memiliki negara jajahan yang dibatasi dengan laut. Untuk mengirimkan sumber daya itu diperlukannya banyak kapal dan hal ini menjadi sasaran emas perompak.

Dalam konteks hubungan internasional, laut tidak lagi dipahami semata-mata sebagai pemisah teritori negara, melainkan sebagai *global commons* yang memiliki nilai strategis, ekonomi, dan politik yang sangat tinggi. Konsep *global commons* merujuk pada wilayah di luar yurisdiksi nasional yang pemanfaatannya bersifat kolektif dan berdampak langsung terhadap stabilitas sistem internasional. Dalam kajian

keamanan maritim mutakhir, laut dipahami sebagai domain yang menghubungkan kepentingan keamanan, ekonomi, dan tata kelola global secara simultan (Bueger, 2021; Till, 2022). Lebih dari 80 persen volume perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut, menjadikan stabilitas maritim sebagai kepentingan bersama komunitas internasional (UNCTAD, 2023).

Dalam kerangka tersebut, *Sea Lines of Communication* (SLOC) memegang peranan sentral sebagai jalur pelayaran utama yang menghubungkan pusat produksi, distribusi, dan konsumsi global. Jalur-jalur strategis seperti Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Sunda, Laut Cina Selatan, serta Samudera Hindia merupakan jalur vital dalam sistem logistik dan perdagangan energi internasional. Gangguan terhadap SLOC dapat menimbulkan efek domino terhadap stabilitas ekonomi global, termasuk gangguan rantai pasok dan volatilitas harga energi serta komoditas strategis (Bateman, 2023; International Institute for Strategic Studies [IISS], 2023).

Kawasan Indo-Pasifik kemudian muncul sebagai episentrum baru dinamika geopolitik dan geoekonomi global dalam satu dekade terakhir. Istilah

Indo-Pasifik tidak sekadar menunjukkan perluasan geografis dari Asia-Pasifik, melainkan mencerminkan integrasi strategis antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik sebagai satu kesatuan ruang strategis. Kawasan ini menampung sebagian besar jalur perdagangan dunia, pusat pertumbuhan ekonomi global, serta menjadi arena utama persaingan kekuatan besar (*great power competition*), khususnya antara Amerika Serikat dan Tiongkok (Heiduk & Wacker, 2021; Hosoda, 2024). Dalam konteks ini, kehadiran angkatan laut dan diplomasi maritim menjadi instrumen penting dalam menjaga keseimbangan kekuatan dan stabilitas kawasan (Till, 2022).

Bagi Indonesia, posisi geografis sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di persilangan dua samudera dan dua benua menempatkannya pada posisi strategis dalam arsitektur Indo-Pasifik. Wilayah perairan Indonesia merupakan bagian integral dari SLOC global, terutama Selat Malaka yang dikategorikan sebagai salah satu *maritime choke points* terpenting di dunia. Oleh karena itu, stabilitas maritim Indonesia tidak hanya berdampak pada kepentingan nasional, tetapi juga memiliki implikasi langsung terhadap kepentingan ekonomi dan keamanan

global (ASEAN, 2023; Kementerian Pertahanan RI, 2021). Relevansi laut dalam ekonomi global kontemporer juga menegaskan bahwa laut termasuk dari *Blue Economy*, ruang diplomasi, serta arena kompetisi dan kerja sama internasional yang saling berkelindan (Bueger, 2021).

Indonesia sebagai negara maritime sudah memiliki sejarah yang sangat kental dengan laut dimana Indonesia merupakan negara kepulauan yang mayoritas merupakan pulau-pulau yang terpisah. Dimulai dari kerajaan Hindu-Buddha sampai dengan kerajaan Islam, laut menjadi faktor penting kerajaan dalam menjaga dan menaklukkan musuh mereka. Pada saat Indonesia modern, perbatasan laut sangat digembor-gemborkan pada awal negara Indonesia terbentuk karena laut memiliki peran yang sangat hebat dalam mempertahankan kedaulatan Indonesia.

Dalam konteks inilah, gagasan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia memperoleh signifikansi strategis. Konsep ini tidak hanya menegaskan identitas Indonesia sebagai negara maritim, tetapi juga mencerminkan upaya strategis untuk memosisikan Indonesia sebagai aktor sentral dalam menjaga stabilitas maritim kawasan dan

berkontribusi terhadap tata kelola laut global. Penguatan kekuatan laut, diplomasi maritim, serta kemampuan proyeksi kekuatan terbatas melalui instrumen angkatan laut dipahami sebagai respons kebijakan terhadap tantangan *global commons*, dinamika Indo-Pasifik, dan ketergantungan ekonomi global terhadap keamanan SLOC (Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, 2022; Till, 2022).

Naval Diplomacy

Dalam praktik Hubungan Internasional, diplomasi tetap memegang peranan penting dalam geopolitik yang dinamis serta dinamika saling ketergantungan yang rumit (Mustika et al., 2024). Negara-negara di dunia masih mengandalkan diplomasi sebagai instrumen utama untuk mencapai keamanan nasional mereka (Ebegbulem & Adams, 2022). Dalam pengertian konvensional, diplomasi dipandang sebagai seni untuk memanfaatkan kecerdasan, peluang dan kebijaksanaan untuk melaksanakan hubungan antar negara melalui jalur non-konfrontatif (Mehmood & Khan, 2022).

Diplomasi didefinisikan sebagai profesi, aktivitas atau keterampilan dalam mengelola hubungan internasional, yang

biasanya dilakukan oleh perwakilan suatu negara di luar negeri (Berridge & James, 2003). Sementara itu, menurut Hart & Siniver (2020), diplomasi adalah seni dan praktik menyelenggarakan perundingan antar negara seperti dalam kasus penyelenggaraan perjanjian (traktat). Dengan demikian, diplomasi bagi negara adalah tentang urusan luar negeri, yaitu upaya untuk mengamankan dan memajukan kepentingan di luar batas-batas nasional melalui berbagai cara (Parasasti et al., 2023a).

Seperti yang kita pahami dalam pembahasan diatas, definisi tradisional diplomasi berfokus pada cara non-konflikual yang dilakukan oleh perwakilan negara. Namun, praktik diplomasi modern telah berkembang dan lebih dari negosiasi meja perundingan. Diplomasi juga mencakup penggunaan seluruh elemen kekuatan nasional (*national power*) untuk mengirimkan pesan dan memengaruhi negara lain (Heine, 2006). Dalam konteks inilah, kekuatan militer, yang secara historis dilihat sebagai antitesis dari diplomasi, yaitu alat perang, untuk menemukan peran baru di masa damai (Khadafi et al., 2023). Secara khusus, angkatan laut memiliki kapasitas unik untuk menjalankan fungsi diplomatik ini, yang

kemudian melahirkan sebuah konsep turunan, yaitu Diplomasi Maritim (*Naval Diplomacy*).

Chang (2018) menyatakan bahwa ND sebenarnya tidak memiliki definisi resmi atau baku, baik dalam Piagam PBB 1945 maupun dalam UNCLOS. Namun, gagasan tentang pentingnya diplomasi lewat kekuatan laut mulai dikenal ketika Liu Huaqing, mantan komandan Angkatan Laut Tiongkok, memperkenalkan strategi *coastal defence* pada tahun 1985. Pendekatan tersebut secara tidak langsung menegaskan pentingnya diplomasi angkatan laut sebagai bagian dari upaya negara untuk mengamankan kepentingan maritimnya (Harry et al., 2016).

Widen (2011) dalam studinya yang berjudul *naval diplomacy: a theoretical approach* menyatakan bahwa ND merupakan konsep yang lebih luas dan bersifat netral. Istilah ini umumnya mengacu pada pemanfaatan kekuatan laut sebagai alat politik di luar situasi perang. Bentuknya dapat berupa tindakan koersif yang melibatkan unsur militer laut. Seperti halnya Parasasti et al. (2023b) yang menegaskan bahwa dibeberapa situasi, negara harus mampu mengelola kebijakan luar negerinya melalui pengerahan kekuatan laut secara

terbatas, tanpa harus terlibat dalam konflik bersenjata. Kehadiran kapal perang atau operasi angkatan laut dalam bentuk yang terukur dapat memberikan sinyal politik, membangun posisi tawar, dan memperkuat pesan diplomatik negara.

Menurut Booth (2014) dalam bukunya *navies and foreign policy*, terdapat lima taktik dalam diplomasi angkatan laut, yaitu:

1. *Standing Demonstrations of Naval Power*

Taktik ini melibatkan keberadaan konstan kapal-kapal perang di wilayah-wilayah strategis guna menunjukkan kekuatan militer secara terbuka. Tujuannya adalah untuk memberi sinyal kekuatan negara, mencegah potensi ancaman dan menegaskan kepentingan nasional tanpa harus terlibat langsung dalam konflik.

2. *Specific operational deployments*

Pengiriman kapal dan personel angkatan laut untuk tugas-tugas tertentu dalam situasi krisis atau kejadian khusus. Selain menunjukkan

keseriusan dan kemampuan militer, taktik ini dapat digunakan untuk mendukung kebijakan luar negeri dan menanggapi peristiwa di kawasan yang menjadi fokus kepentingan nasional.

3. *Naval aid*

Meliputi pemberian bantuan berupa kapal, peralatan, atau pelatihan kepada angkatan laut negara lain. Tujuan utamanya adalah membangun pengaruh dan hubungan yang lebih dekat dengan negara penerima, serta memperkuat aliansi atau kepentingan strategis tanpa penggunaan kekuatan langsung.

4. *Operational visits*

Kunjungan resmi kapal perang ke pelabuhan asing yang dapat mencakup latihan bersama atau pengecekan fasilitas. Kegiatan ini meningkatkan hubungan militer dan diplomasi antara negara-negara, serta membantu memperkuat kerja sama dan saling pengertian.

5. *Specific goodwill visits*

Merupakan kunjungan yang bersifat lebih diplomatik dan simbolis untuk memperkuat hubungan bilateral. Biasanya melibatkan interaksi dengan pejabat dan masyarakat setempat untuk membina citra positif dan membuka jalur komunikasi yang lebih luas.

Naval Diplomacy (ND) merupakan instrument vital dalam upaya untuk mengelola negara serta menjadi alat pencegah terjadinya perang. Melalui pendekatan diplomasi tersebut, sebuah negara dapat memberi sinyal kepada pihak lawan mengenai kebijakan dan kapabilitasnya, sehingga menghadirkan dinamika deterrence (pencegahan) dan compellence (pemaksaan terbatas). Diplomasi maritim menjadi sarana efektif untuk meredakan ketegangan dalam sistem internasional (Mehmood & Khan, 2022).

Penjelasan Kapal Induk

Aircraft Carrier (Kapal Induk) dengan designasi CV (*Cruiser Veler*) adalah sebuah kapal perang yang dilengkapi Geladak Pendaratan yang berfungsi sebagai pangkalan Pesawat

terbang dan sebagai sarana lepas landas dan pendaratan pesawat terbang

Kapal Induk dibuat pertama kali oleh Angkatan laut Austro-Hungaria di Venice bernama *SMS Vulcano* sebagai *Balloon Carrier*. Balloon Carrier adalah Kapal yang diperlengkapi dengan balloon yang diikat ke kapal dengan tali dan digunakan sebagai observasi terdepan Armada kapal atau konvoi. Kapal induk pembawa pesawat terbang amfibi pertama dibuat oleh angkatan laut prancis dengan nama *La Foudre* dengan designasi *Seaplane Carrier* (AV). Armament *La Foudre* sebagai AV pertama di dunia tidaklah mengagumkan (Great), dengan batas tampungan 4 pesawat terbang amfibi, 8 meriam 3.9 Inchi SP, 4 meriam 65 MM SP, 4 senjata anti-pesawat 47 MM, dan armor baja setebal 4.6 inchi. (Hallion, 2001)

Saat perang dunia 1 dimulai, Inggris meluncurkan kapal induk modern pertama di dunia dengan nama HMS Ark Royal, Ark Royal dengan HMS Furious juga menjadi pioneer dalam penyerangan udara berbasis Kapal induk dan menjadi kapal induk pertama yang berhasil melakukan penyerangan udara dalam peperangan di Tondern saat Ark Royal dan Furious menyerang pangkalan Zeppelin jerman di Tondern.

Setelah Perang dunia 1, Perjanjian *Washington Naval Treaty* ditandatangani 6 February 1922 oleh 5 negara, yaitu Amerika, Inggris, Perancis, Itali, dan Jepang. Isi dari *Washington Naval Treaty* adalah semua yang menandatangani harus membatasi pembuatan kapal perang dan kapal induk dengan designasi CV, BB, dan B. Kapal perang Penjelajah (CL dan CA), Kapal perusak (DD), dan kapal selam (SS dan SC) tidak terbatas oleh perjanjian *Washington Naval Treaty*, tetapi dibatasi dengan maksimal berat sebesar 10.000 ton. (Kaufman, 1990)

Pada tahun 1930, Kapal induk di dunia telah diperlengkapi dengan 3 tipe pesawat terbang, yaitu *Torpedo Bomber*, *Dive Bomber*, dan *Fighter*. 1930 juga menjadi tahun dimana muncul tipe baru Landasan lepas landas lapis baja, dengan HMS *Illustrious* sebagai pelopor pertama-nya.

Pada saat perang dunia 2, negara-negara besar telah mempunyai Kapal induk terkecuali Jerman dengan kapal induk Graf Zeppelin yang tidak dilanjutkan pembuatannya. Inggris dan Amerika mendesain Kapal induk mereka menjadi kapal utama di Armada dengan doctrine mereka. Inggris terkenal dengan kapal induknya dikarenakan penghargaan yang didapat dari HMS Ark

Royal dan HMS *Victorious* dimana mereka memburu dan menghancurkan kapal perang penempur Jerman Bismarck, 16 pesawat *Torpedo Bomber Fairey Swordfish* mengenai perseneling kemudi dan mesin Bismarck. (Bercuson, 1942)

Kapal Induk pasca perang dunia 2 telah di tingkatkan secara drastis, dengan perlengkapan *Catapult*, mampu membawa pesawat tempur jet. Beberapa kapal induk juga diperlengkapi dengan *Angled Deck* yang berguna sebagai sarana lepas landas dan pendaratan secara bersamaan yang dicetuskan oleh Angkatan laut Inggris Kapten D.R.F. Campbell RN yang di test pertama kali oleh HMS *Triumph*. pembaharuan lain untuk Kapal induk pasca perang dunia 2 adalah *Optical Landing System*, yaitu Cermin cekung yang dikontrol secara *gyroscopically* dan dipasang di sisi kiri geladak. Kegunaan OLS adalah menandai *Glidepath* pesawat dan membantu pendaratan pesawat secara akurat. Pembaharuan Helikopter pada pasca perang dunia 2 telah dimulai dan terbuatlah tipe kapal induk baru yaitu LHA dan LHD. Kapal induk LHA dan LHD berfungsi sebagai *Anti-Submarine Warfare* (ASW) dan sebagai transport peralatan dan personel. Kapal induk

bertenaga nuklir juga mulai dibuat sejak 1950, dengan bertenaga 6 reaktor nuklir, mereka mempunyai keuntungan yang besar ketimbang Kapal induk biasa dalam segi kecepatan dan jarak tempuh kapal induk.

HASIL

Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Semenjak pertengahan abad 19, perang didarat menemui sebuah problem baru yang dihasilkan oleh berkembang pesatnya komunikasi, transportasi, dan senjata. Hal ini membuat jumlah korban semakin besar dimana pada perang dunia satu dan perang dunia dua merubah pandangan militer dari kelompok-kelompok kecil bersenjata menjadi sebuah kelompok besar yang diambil dari rekrutmen besar-besaran, dan melakukan mobilisasi besar-besaran yang menjadikan perang akan cepat selesai. Militer sangat ingin menghindari perang yang berlarut-larut yang akan berpengaruh kepada kesejahteraan kedua kelompok yang berperang dikarenakan dana dalam melakukan perang sangatlah besar. Selain itu, jika perang berlarut-larut akan mempengaruhi perdagangan mereka dalam perdagangan internasional yang

dapat membuat kedua kelompok akan sangat terganggu dengan kehadiran pasukan-pasukan yang siap.

Angkatan laut pada masa Perang Dunia 1 terlihat tidak memiliki peran yang signifikan dalam perang dikarenakan pada masa itu perang mayoritas terjadi didarat. Pada saat itu sering terjadi *deadlock* yang membuat tentara membuat garis pertahanan yang sangat panjang. Pada masa ini juga masih belum terlihatnya strategi yang melihat kepentingan garis *supply* mereka karena kedua pihak sering kali bertahan selama berbulan-bulan yang membuat garis *supply* tidak mudah terputus. Selain itu, angkatan laut mengharuskan armada mereka mengetahui seluk-beluk kapal mereka dan bagaimana mereka dapat menjalankan peperangan yang membuat perang dilautan sangat dihindari oleh kelompok-kelompok yang berperang pada masa itu.

Laut adalah satu-satunya wilayah yang dapat mengirim barang dalam jumlah besar pada waktu yang bersamaan. Angkatan laut terbentuk bersamaan dengan adanya kepentingan dilaut. Terganggunya kepentingan laut sebuah negara dapat mengganggu jalannya perekonomian sebuah negara.

Hal ini membuat para pemikir kapitalis seperti Adam Smith dan David Ricardo melihat perang dan ekonomi mempunyai hubungan yang sangat dalam dimana menurut mereka, sebuah kesuksesan dalam ekonomi bukan didalam bagaimana kamu bisa mengumpulkan kekayaan mu, tetapi mereka melihat bahwa pertukaran yang setara antar pelaku bisnis dan lancarnya sirkulasi uang menandakan bahwa perekonomian negara itu sukses. Dengan adanya perang, pemikir kapitalis melihat perang sangat mengganggu perekonomian negara dimana mereka melihat biaya perang sangat besar. Selain dengan pendanaan armada angkatan laut, negara juga terkena gangguan perdagangan internasional yang merupakan sebuah hal yang signifikan. (Adam Smith, 2005)

Presiden Joko Widodo (Jokowi) mendeklarasikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia singkatnya merupakan konsep aplikatif yang dimana terdiri dari lima pilar, antara lain:

- Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
- Komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun

kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan.

- Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
- Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan.
- Indonesia sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.

Kelima aspek inilah yang disampaikan Presiden pada kunjungannya di dalam *East Asia Summit* 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar di samping menghadiri KTT ASEAN 2014 di tempat yang sama. (Agung Bimasyah Putra, 2022)

ahli sejarah dan ahli geostrategi Alfred Thayer Mahan, menulis sebuah buku berjudul "*The Influence Of Sea Power Upon History, 1660 – 1783*". Di dalam buku yang menginspirasi

Amerika Serikat mengalahkan dominasi Inggris dengan Pax Britannica, Mahan menyebutkan enam pokok sea power yang meliputi letak geografi (*geographical position*), bangun muka bumi (*physical conformation*), luas wilayah (*extent of territory*), karakter masyarakat (*character of the people*), jumlah penduduk (*number of population*), dan karakter pemerintahan (*character of government*).

Alfred Thayer Mahan juga mengeluarkan kata *sea power* dan mengidentifikasikan artian ini sebagai armada perang laut. Ide dasar ini dikeluarkan dari melihat rivalitas Jerman dan Inggris. Pada operasi laut, keberhasilan dari sebuah operasi dilihat dari posisi geografik daripada kekalhan pasukan musuh. Dimana ketika sebuah armada mengalami kekalahan dari kekuatan yang lebih superior dan setelah itu kekuatan yang lebih superior mendapatkan kekalahan, masih dapat mendapatkan kemenangan dikarenakan keberhasilan dilihat dari apakah posisi sekarang mendapatkan keuntungan yang lebih dari pihak lain. Meski wilayah laut tidak memiliki keuntungan yang besar

dalam memiliki wilayahnya, tetapi sangat berdampak pada pihak yang kalah terhadap operasi laut. Dimana artinya adalah negara itu tidak dapat melakukan operasi laut apapun. Contohnya adalah negara Inggris yang kalah posisi dan kalah armada dengan Armada Jerman, Inggris tidak dapat mengirimkan bantuan dia terhadap negara koloni dia yang menyebabkan negara-negara koloni bisa jatuh ketangan pihak lain. Bisa dilihat bahwa selama sebuah pihak mendapatkan posisi dilaut, pihak yang kalah akan terkena ancaman-ancaman lain yang lebih besar seperti terganggunya perekonomian dan adanya ancaman serangan dari laut seperti *D-Day*.

Sea power atau kekuatan laut sendiri tidak sinonim dengan perang laut dimana konsep ini memiliki 3 elemen dasar Yaitu :

- Kontrol perdagangan internasional dan pasar internasional
- Operasi laut pada saat perang
- Kegunaan armada perang dalam instrument diplomasi, deterren, dan pengaruh politik pada keadaan damai

Berbeda dengan konsep kekuatan darat dan kekuatan udara, yang konsep ini hanya digunakan pada istilah militer, kekuatan laut tidak bisa dilepas dari tujuan geo-ekonomik. Armada laut memang merupakan kekuatan laut, tetapi hal-hal seperti pengiriman barang melalui laut, operasi di pelabuhan, Sumber Daya dalam laut, perikanan, dan semua bentuk komunikasi dan perdagangan termasuk sebagai kekuatan laut.

Julian S. Corbett berpendapat bahwa, negara harus melakukan kontrol terhadap lautan. Konsep kontrol ini berbeda dengan penguasaan terletak pada efektivitas sebuah negara dalam menerapkan fungsi penjagaan dan memastikan jalur perdagangan aman dari ancaman. Berbeda dari Alfred Thayer Mahan, konsep kontrol ini mempunyai 3 prinsip dasar yang dinamakan *Command of the sea*, yaitu :

- Komando pengaman terdiri dari pengambilan kebijakan dan keputusan blockade
- Komando konflik yang terdiri dari prinsip *Fleet in being*, kekuatan angkatan laut yang mempunyai pengaruh tanpa harus

meninggalkan pelabuhan, dan *Counter-attack*

- Komando pelaksanaan, dimana angkatan laut harus siap dalam menghadapi invasi.

Indonesia tidak mengikuti cara Julian S. Corbett dikarenakan Indonesia telah menggunakan Sistem Komando Utama yang mencakup Komando Armada Barat dan Komando Armada Timur yang mereka beroperasi sesuai wilayah yang dibagi. Sejauh ini yang dapat terlihat dari kekuatan militer Indonesia adalah konsep pertahanan manajemen lautnya yang masih dalam taraf *green water navy*. Atau angkatan laut yang secara umum hanya bertugas untuk mengontrol perairan-perairan Indonesia yang berada dalam garis-garis batas wilayah hingga batas terluar laut dangkal, wilayah kepulauan, dan pulau-pulau terluar dari suatu negara. (JMOL, 2014)

Kepemilikan Kapal Induk Oleh Indonesia, Diperlukan atau Tidak

Sebagai negara maritime yang mempunyai wilayah air lebih besar daripada wilayah daratan, Indonesia memerlukan adanya armada laut yang mencukupi untuk melindungi wilayahnya. MEF atau *Minimum Essential Force* adalah sebuah proses modernisasi

alutista yang dimiliki Indonesia dimana target Indonesia adalah mendapatkan MEF yang berawal daari 2007 sampai 2024. Komponen utama yang dilihat ada tiga, yaitu Kekuatan, Persebaran, dan Kemampuan. Menurut Brigadir Jenderal Sisriadi, MEF Indonesia dibangun dengan dasar daya tembak, daya gerak, dan *Maneuver*. (Global Review, 2013)

Keunggulan Indonesia adalah dalam Kuantitas anggota TNI dimana Indonesia memiliki jumlah terbesar di Asia Tenggara sebanyak 584 penduduk per personil (Bakrie, 2007). Meski begitu, alutista Indonesia masih kurang mumpuni dimana kita bisa lihat masih kurangnya kendaraan-kendaraan yang bisa dipakai. Dapat dilihat Indonesia hanya mempunyai kurang lebih 50 pesawat *multirole* untuk menjaga wilayah udara dan laut Indonesia. Kapal Indonesia sendiri mempunyai 5 Kapal Selam aktif yaitu 2 kelas Cakra dan 3 Kelas Nagapasa, diperkirakan Indonesia akan mempunyai total 8 kapal selam aktif. Pada kapal permukaan, Indonesia mempunyai 8 kapal Fregat dengan kelas 6 kelas Ahmad Yani, dan 2 Kapal Martadinata. 10 kapal Korvet yang terbagi menjadi 4 kelas Diponegoro, 3 kelas Bung Tomo, dan 3 kelas Fatahillah. Untuk kapal dengan fungsi sebagai *Anti-*

Submarine Warfare (ASW), Indonesia mempunyai 14 kapal dengan kelas Kapitan Pattimura. Untuk urusan menjaga hukum di perairan Indonesia, Indonesia mempunyai banyak kapal yang termasuk dalam Kapal Patroli dimana kapal-kapal ini mempunyai persenjataan yang memadai untuk melakukan fungsi mereka. Dikarenakan banyaknya dermaga dan pelabuhan dan wilayah yang perlu diamankan, kapal yang termasuk dalam kapal patrol mempunyai banyak varian dikarenakan TNI AL meminta pengembang kapal didalam negeri untuk membuatnya. Jumlah dari kapal patrol Indonesia mencapai 100 kapal dengan banyak jenis.

Indonesia pernah menjadi kekuatan maritime yang sangat disegani didunia pada masa nya yang ditugaskan pertama kali pada 24 Januari 1963, yaitu Kapal Irian. Kapal Irian adalah kapal penjelajah kelas Sverdlov yng dibeli pada tahun 1962. Kapal ini menjadi kapal terbesar di belahan bumi selatan dimana pada masanya, Uni Soviet hanya pernah menjual 1 kapal sebasear kapal Sverdlov kepada Indonesia. Dimana negara lain tidak pernah berhasil membeli kapal-kapal Uni Soviet. Kapal Irian menjadi kapal *Flagship* atau kapal pemimpin Indonesia yang secara aktif digunakan

pada persiapan merebut Irian Barat dalam Operasi Trikora. Karena datangnya Kapal Irian, kehadiran kapal angkatan laut Kerajaan Belanda secara drastic berkurang dikarenakan kehadiran kapal Irian di perariran Irian Barat.

Dengan melihat sejarah dan melihat dengan trend Armada laut sekarang, Indonesia memerlukan kapal-kapal pemimpin untuk menjadi pusat operasi dalam melakukan pengamanan wilayah Indonesia. Kapal Induk menjadi salah satu pilihan dalam memasukan didalam Armada Indonesia. Kapal Induk diwilayah Asia tenggara masih mayoritas kapal-kapal milik Amerika dan Cina. Dengan melihat deklarasi Presiden Joko Widodo pada poin 1 dan 5, diperlukannya sebuah jenis kapal yang dapat menjadi symbol kekuatan armada laut. Kapal Induk adalah sebuah symbol kekuatan armada laut suatu negara yang menandakan bahwa armada laut negara itu sudah sangat mumpuni dalam menjaga wilayah mereka dan memiliki Sumber Daya yang banyak untuk digunakan armada laut untuk menguatkan wilayah mereka. Meski Indonesia memiliki banyak nya kepulauan yang dapat menjadi markas armada udara (dalam artian jenis

Multirole dan helicopter), Indonesia teragit oleh 2 Samudera besar dunia. Armada Udara tidak serta merta dapat menjaga seluas itu, dengan mempunyai kapal induk, Indonesia dapat melakukan pengamanan diwilayah samudera dan dapat menjadi pusat operasi dalam melakukan bantuan humaniter didalam maupun luar Indonesia. Selain itu, dengan adanya kapal induk diwilayah Asia Tenggara, konflik Laut Cina Selatan dalam kesetaraan kekuatan akan menjadi setara dengan Cina.

Dalam doktrin kekuatan laut modern, kapal induk dipahami bukan sebagai unit tempur tunggal, melainkan sebagai inti dari suatu sistem operasi terintegrasi yang dikenal sebagai *Carrier Strike Group* (CSG). CSG terdiri dari kapal induk sebagai pusat komando dan proyeksi kekuatan udara, yang didukung oleh kapal perusak, kapal penjelajah, kapal selam, serta unsur logistik. Konsep ini memungkinkan negara pemiliknya untuk melaksanakan proyeksi kekuatan lintas kawasan, menjaga kehadiran militer berkelanjutan, serta mengirimkan sinyal politik dan militer tanpa harus bergantung pada pangkalan darat (Till, 2022; IISS, 2023).

Selain fungsi tempur, CSG juga memainkan peran penting dalam operasi

non-perang seperti evakuasi warga negara, bantuan kemanusiaan dan bencana (*humanitarian assistance and disaster relief* / HADR), serta diplomasi angkatan laut. Dalam konteks ini, kapal induk berfungsi sebagai instrumen strategis yang menghubungkan kepentingan militer dengan tujuan diplomatik dan kebijakan luar negeri, khususnya dalam situasi krisis regional dan konflik intensitas rendah (Bateman, 2023; Hosoda, 2024).

Namun, perkembangan lingkungan strategis dan keterbatasan anggaran pertahanan mendorong munculnya alternatif terhadap kapal induk konvensional berukuran besar. *Light aircraft carrier* serta kapal jenis *Landing Helicopter Dock* (LHD) dan *Landing Helicopter Assault* (LHA) dipandang sebagai solusi yang lebih fleksibel dan ekonomis bagi negara-negara dengan kebutuhan pertahanan regional. Kapal-kapal ini tidak dirancang untuk dominasi laut global, tetapi mampu mendukung operasi amfibi, pengamanan maritim, serta misi HADR dan diplomasi pertahanan secara efektif (Rahman, 2022; Till, 2022).

Lebih lanjut, LHD dan LHA juga memiliki karakter *dual-use*, yaitu dapat berfungsi sebagai aset tempur terbatas

sekaligus platform diplomasi kemanusiaan. Pengoperasian helikopter serbu dan pesawat *short take-off and vertical landing* (STOVL) memungkinkan kapal jenis ini berkontribusi pada stabilitas kawasan tanpa memicu eskalasi militer yang berlebihan, sehingga relevan dalam konteks keamanan maritim Asia Tenggara dan Indo-Pasifik (Bateman, 2023; ASEAN, 2023).

Perkembangan teknologi militer turut mengubah cara kapal induk dan platform laut lainnya dioperasikan. Integrasi *unmanned systems*, baik *unmanned aerial vehicles* (UAV), *unmanned surface vehicles* (USV), maupun *unmanned underwater vehicles* (UUV), memperluas jangkauan pengawasan, pengintaian, dan serangan tanpa meningkatkan risiko terhadap personel. Kapal induk modern semakin berfungsi sebagai pusat operasi jaringan (*network-centric warfare*), di mana sistem berawak dan nirawak beroperasi secara terintegrasi sebagai *force multiplier* (IISS, 2023; Till, 2022).

Di sisi lain, dominasi kapal induk menghadapi tantangan serius dari strategi *Anti-Access/Area Denial* (A2/AD). Negara-negara dengan kepentingan defensif regional

mengembangkan sistem misil jarak jauh, pertahanan udara berlapis, kapal selam, serta sensor maritim canggih untuk membatasi kebebasan manuver kekuatan laut lawan. Dalam konteks ini, kapal induk dipandang sebagai *high-value asset* yang rentan terhadap serangan asimetris dan presisi tinggi (Hosoda, 2024; IISS, 2023).

Kerentanan tersebut semakin meningkat dengan berkembangnya teknologi misil hipersonik yang memiliki kecepatan tinggi dan kemampuan manuver yang sulit diprediksi. Kehadiran misil hipersonik mempersempit waktu respons sistem pertahanan kapal induk dan menantang asumsi tradisional mengenai dominasi dan kontrol laut. Akibatnya, peran kapal induk dalam konflik antar kekuatan besar cenderung bergeser dari alat tempur garis depan menjadi instrumen deterrence dan kehadiran strategis yang beroperasi pada jarak yang lebih aman dari zona konflik utama (Till, 2022; Hosoda, 2024).

Dengan demikian, kapal induk dalam strategi kekuatan laut modern tidak dapat dipahami secara statis. Nilainya tidak hanya terletak pada kemampuan tempurnya, tetapi juga pada fleksibilitas operasional, nilai simbolik, serta kontribusinya terhadap diplomasi,

deterrence, dan stabilitas regional. Evolusi menuju kapal induk ringan, platform amfibi multiguna, serta integrasi sistem nirawak menunjukkan bahwa konsep kapal induk terus beradaptasi dengan perubahan lingkungan strategis dan teknologi perang laut kontemporer (Till, 2022; Rahman, 2022).

Meski begitu, kapal Induk bukanlah kapal yang harus dipunyai oleh negara. Kapal Induk sendiri memiliki kerugian yang dimana sangat menghambat negara-negara dunia ketiga dalam mengoperasikannya. Yaitu masalah Dana awal dan dana operasi. Dana untuk melakukan riset dan melakukan pembangunan kapal jenis kapal induk sangatlah mahal. Dengan contoh kapal induk terbaru yang sedang dibangun oleh Amerika Serikat, kelas Gerald R. Ford, Amerika Serikat menggelontorkan dana sebesar 37 miliar dolar Amerika dengan harga pembangunan satu kapal adalah sekitar 13 miliar dolar Amerika Serikat. Bukannlah sebuah dana yang sedikit untuk negara dunia ketiga. Selain itu, dengan munculnya kapal induk di Indonesia, negara-negara Australia dan Cina akan sangat terganggu dikarenakan munculnya sebuah kapal yang menjadi

poros kekuatan Asia Tenggara. Menjadikan adanya ketegangan antar negara Asia Tenggara dengan negara besar.

Penutup

Dengan melihat dinamika maritim kontemporer, yang ditandai oleh pergeseran geopolitik ke kawasan Indo-Pasifik, meningkatnya ketergantungan ekonomi global terhadap stabilitas *Sea Lines of Communication* (SLOC), serta laut sebagai *global commons*, menempatkan kekuatan laut dan diplomasi maritim sebagai instrumen strategis yang semakin relevan. Dalam konteks tersebut, kapal induk dalam strategi kekuatan laut modern tidak lagi semata dipahami sebagai alat tempur konvensional, melainkan sebagai instrumen multidimensional yang menggabungkan fungsi proyeksi kekuatan, deterrence, kehadiran strategis, dan diplomasi, meskipun pada saat yang sama menghadapi tantangan serius dari perkembangan *Anti-Access/Area Denial* (A2/AD) dan teknologi misil hipersonik. Bagi Indonesia, yang mengusung visi Poros Maritim Dunia dan beroperasi dalam lingkungan strategis yang lebih menekankan stabilitas kawasan serta diplomasi, kapal induk tidak dapat

diposisikan sebagai kebutuhan pertahanan yang mendesak, melainkan sebagai instrumen diplomasi maritim yang bersifat opsional-strategis, khususnya dalam bentuk kapal induk ringan atau platform amfibi multiguna, yang relevansinya terletak pada nilai simbolik, fleksibilitas operasional, serta kontribusinya terhadap citra dan peran Indonesia sebagai aktor maritim yang aktif dan bertanggung jawab di kawasan Indo-Pasifik, sejalan dengan prinsip politik luar negeri bebas aktif.

Sumber Pustaka

- ASEAN. (2023). *ASEAN outlook on the Indo-Pacific: Implementation report 2023*. ASEAN Secretariat.
- Bakrie, C. R. (2007). *Pertahanan negara dan postur TNI*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Bateman, S. (2023). Maritime security and naval diplomacy in the Indo-Pacific. *Contemporary Southeast Asia*, 45(2), 147–165.
- Bercuson, D. J. (1942). *The battle of the Atlantic*. Toronto: University of Toronto Press.
- Berridge, G. R., & James, A. (2003). *A dictionary of diplomacy* (2nd ed.). London: Palgrave Macmillan.

- Booth, K. (2014). *Navies and foreign policy*. London: Routledge.

Bueger, C. (2021). *Maritime security*. Cambridge: Polity Press.

Chang, F. K. (2018). Naval diplomacy and maritime strategy. *Naval War College Review*, 71(3), 45–62.

Ebegbulem, J. C., & Adams, C. (2022). Diplomacy and national security in a globalized world. *Journal of International Relations*, 10(1), 1–15.

Global Review. (2013). Minimum essential force dan modernisasi pertahanan Indonesia. *Global Review*, 5(2), 22–30.

Hallion, R. P. (2001). *Taking flight: Inventing the aerial age*. Oxford: Oxford University Press.

Hart, P., & Siniver, A. (2020). *Diplomacy: Theory and practice*. London: Routledge.

Heiduk, F., & Wacker, G. (2021). From Asia-Pacific to Indo-Pacific: Significance, implementation and challenges. *German Institute for International and Security Affairs Research Paper*, 1–28.

Heine, J. (2006). On the manner of practising the new diplomacy. *Centre for International Governance Innovation Working Paper*, 11.

Hosoda, T. (2024). Great power rivalry and maritime security in the Indo-Pacific. *Asian Security*, 20(1), 1–18.

International Institute for Strategic Studies. (2023). *The military balance 2023*. London: IISS.

JMOL. (2014). Indonesia's naval doctrine and green water navy orientation. *Journal of Maritime and Oceanic Law*, 6(1), 55–70.

Kaufman, S. (1990). Arms control and the Washington naval treaty. *Diplomatic History*, 14(2), 145–167.

Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. (2022). *Kebijakan kelautan Indonesia*. Jakarta: KKP RI.

Kementerian Pertahanan Republik Indonesia. (2021). *Buku putih pertahanan Indonesia 2021*. Jakarta: Kemhan RI.

Khadafi, M., Prakoso, L. Y., & Sari, D. (2023). Naval diplomacy as an instrument of foreign policy. *Journal of Defense Studies*, 7(2), 89–104.

Mehmood, T., & Khan, S. (2022). Diplomacy and deterrence in

- contemporary international relations. *Strategic Studies Review*, 4(1), 33–48.
- Mustika, N., Parasasti, A., & Widodo, S. (2024). Diplomasi pertahanan Indonesia di kawasan Indo-Pasifik. *Jurnal Hubungan Internasional*, 13(1), 1–17.
- Parasasti, A., Widodo, S., & Mustika, N. (2023a). Foreign policy and diplomacy in Southeast Asia. *Journal of ASEAN Studies*, 11(2), 101–118.
- Parasasti, A., Widodo, S., & Mustika, N. (2023b). Naval presence and strategic signaling. *Indonesian Journal of International Studies*, 5(2), 67–83.
- Putra, A. B. (2022). Indonesia sebagai poros maritim dunia: Tantangan dan peluang. *Jurnal Politik Internasional*, 24(1), 45–60.
- Rahman, C. (2022). Naval power and maritime strategy in Asia. *Naval War College Review*, 75(4), 19–36.
- Smith, A. (2005). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. New York: Bantam Classics. (Karya asli diterbitkan 1776)
- Till, G. (2022). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (5th ed.). London: Routledge.
- UNCTAD. (2023). *Review of maritime transport 2023*. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.
- Widen, J. J. (2011). Naval diplomacy: A theoretical approach. *Journal of Strategic Studies*, 34(5), 715–740.