

**REVITALISASI MARITIM  
DALAM PEMANTAPAN GEOPOLITIK INDONESIA**

**Anak Agung Ngurah Agung Wira Bima Wikrama**

Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mahendradatta

Email : bimawikrama65@gmail.com

**Abstrak** - Sejarah mencatat bahwa Nusantara merupakan sebuah kawasan dengan luas perairan yang lebih banyak dari pada daratan. Hal ini sudah disadari oleh pemimpin-pemimpin kerajaan yang ada di Nusantara. Sejak jaman Kerajaan Sriwijaya, Kerajaan Singosari dan Kerajaan Majapahit telah menjadikan Laut sebagai kekuatan nyata untuk membangun kerajaan. Laut atau maritim bukan hanya sebagai penopang kekuatan ekonomi tetapi lebih dari itu. Maritim telah menjadi kekuatan Geopolitik untuk menyatukan Nusantara. Kekuatan Geopolitik telah menguatkan langkah kerajaan-kerajaan di Nusantara untuk meningkatkan daya tawar (bargaining) politik terhadap negara-negara di kawasan sekitar maupun negara-negara di dunia. Penguatan Maritim sebagai kekuatan Geopolitik tentu saja akan berimplikasi pada sektor-sektor lainnya terutama pada sektor pembangunan transportasi darat dan transportasi laut. Implikasi ini sangat dipahami oleh pemimpin-pemimpin negeri ini. Tetapi tetap saja sampai saat ini pembangunan maritim harus dikedepankan karena kekuatan dan nilai tawar negeri ini bertumpu pada maritim. Selain sebagai kekuatan Geopolitik, terdapat pula kekuatan ekonomi yang sangat besar yang terkandung di dalamnya. Walau Indonesia terlambat menyadari hal itu, tetapi Presiden Gus Dur telah membentuk Departemen Eksplorasi Laut kemudian sekarang menjadi Kementerian Kemaritiman. Kekuatan Geopolitik kemaritiman Indonesia telah teridentifikasi pada tiga selat utama yang dipergunakan oleh dunia internasional sebagai jalur lintas berbagai kapal dengan bobot besar sehingga Indonesia harus lebih ketat mengawasi jalur laut tersebut. Ketiga selat tersebut adalah Selat Malaka, Selat Sunda dan Selat Lombok. Indonesia harus mampu sebagai pengatur pelayaran laut internasional sehingga dapat memainkan peran strategis dalam percaturan politik dunia.

**Kata kunci:** Revitalisasi, Maritim, Pemantapan, Geopolitik

**Abstract** - History records that the archipelago is an area with more waters than land. This has been realized by the royal leaders in the archipelago. Since the days of the Srivijaya Kingdom, the Singosari Kingdom and the Majapahit Kingdom have made the sea a real force to build a kingdom. Sea or maritime is not only a support for economic power but more than that. Maritime has become a geopolitical force to unite the archipelago. Geopolitical power has strengthened the steps of the kingdoms in the archipelago to increase their political bargaining power against countries in the surrounding region and countries in the world. The strengthening of maritime as a geopolitical force will of course have implications for other sectors, especially in the development sector of land transportation and sea transportation. This implication is very well understood by the leaders of this country. But still until now, maritime development must be put forward because the strength and bargaining value of this country rests on maritime affairs. Apart from being a geopolitical power, there is also a very large economic power contained in it. Even though Indonesia was late in realizing this, President Gus Dur had formed a Department of Marine Exploration which is now the Ministry of Maritime Affairs. Indonesia's maritime geopolitical strength has been identified in three main straits which are used by the international community as a passage for various ships with large weights so that Indonesia must be more closely monitoring these sea lanes. The three straits are the Malacca Strait, the Sunda Strait and the Lombok Strait. Indonesia must be able to regulate international maritime shipping so that it can play a strategic role in the world political arena.

**Keywords:** Revitalization, Maritime, Consolidation, Geopolitics

## 1. Pendahuluan

Sebuah negara seperti Indonesia merupakan negara yang terletak di antara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia. Diapit oleh dua samudra yaitu samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Posisi yang strategis ini merupakan karunia Tuhan Yang Maha Esa yang harus dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat Indonesia. Potensi yang strategis untuk pelayaran lintas laut internasional memberikan Indonesia peluang untuk menambah pundi-pundi keuangan negara.

Potensi alam yang berlimpah membuat Indonesia tidak akan kekurangan sumber pangan dan sumber pembiayaan untuk kemakmuran rakyat. Tinggal bagaimana pemerintah Indonesia dapat memaksimalkan potensi yang berlimpah tersebut. Potensi tersebut dapat pula digunakan sebagai alat penekan (bargaining) politik dalam percaturan politik internasional.



## 2. Revitalisasi Maritim

Maritim adalah sebuah istilah untuk menyebut perairan dan pantai di Indonesia. Maritim memiliki peranan penting bagi Indonesia dari masa ke masa. Sejarah mencatat bahwa Maritim Nusantara sudah menjadi uratnadi pertumbuhan ekonomi, sosial dan politik dari kerajaan-kerajaan di Nusantara, mulai dari kerajaan Sriwijaya yang menguasai Selat Malaka, Kerajaan Singosari sampai Kerajaan Majapahit yang menguasai seluruh perairan Nusantara. Demikian pula pada jaman penjajahan Hindia Belanda bahkan setelah Indonesia merdeka.

Penekanan pada aspek kemaritiman membuat hal-hal lain tidak mendapat prioritas dan tidak membangun serta mengembangkannya dengan konsentrasi

yang maksimal. Sebaliknya, penekanan pada instrumentasi udara (dirgantara), bukan saja berbiaya mahal dan berteknologi tinggi, tetapi pada kenyataan secara historis banyak masyarakat hidup dengan mengandalkan hasil laut. Istilahnya, kita ini negeri bahari yang dibatasi pulau-pulau. Secara historis dan kultural, hampir semua kota besar dan penting di Indonesia ada di pinggir laut.

Memang, konsentrasi pada instrumentasi darat tidak terlalu berlebihan. Realitasnya, kita hidup di darat (di atas pulau besar ataupun kecil). Disamping itu, terdapat sejumlah daerah (setingkat kabupaten/kota) yang tidak memiliki laut, tetapi memiliki sungai. Sungai merupakan miniatur laut, dan pada sungailah dengan jalur airnya, mempertemukan secara langsung daerah tersebut dengan laut.

Dalam masa kejayaan Kerajaan Majapahit, laut atau maritim sudah dipergunakan untuk mempengaruhi jalur perdagangan sutra yang sebelumnya melalui daratan China sampai ke Nusantara menjadi melalui laut yaitu menggunakan Selat Malaka sebagai alur utama perdagangan Sutra dari China ke Nusantara. Bahkan Jalur perdagangan Sutra ini dirubah menjadi jalur perdagangan rempah dari Nusantara menuju Negara China dan negara-negara di Eropa.

Maritim tidak saja digunakan untuk meningkatkan nilai ekonomi dan pertumbuhan ekonomi Indonesia tetapi lebih dari pada itu. Maritim sudah merupakan nilai tawar politik Indonesia dihadapan negara-negara di dunia. Bukan saja negara-negara tetangga Indonesia tetapi dapat pula mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dan stabilitas sosial negara-negara maju lainnya. Dapat dibayangkan bagaimana sebuah negara yang letaknya di belahan utara bumi ini akan mengirimkan logistiknya menuju Australia bila tidak melalui Indonesia. Bagaimana Jepang mengirimkan logistiknya ke Eropa dan Afrika tanpa melalui Indonesia. Begitu setrategisnya letak Indonesia sehingga seharusnya Indonesia memiliki kekuatan untuk mengatur perdagangan dunia.

## 3. Implikasi

Mengapa kita masih perlu terus-menerus memikirkan alternatif pembangunan seperti apa yang paling cocok dan strategis di Indonesia. Pertama, seperti telah disinggung, jangan sampai paradigma dan kon-

setrasi kemaritiman membuat kita tidak memberikan perhatian yang cukup kepa



da sektor lain, utamanya sektor kedaratan dan keudara. Kedua, dulu kita memang menjadi bangsa maritim, karena sarana transportasi udara belum ditemukan, dan sarana transportasi darat belum berkembang dengan baik. Akan tetapi, sekarang kedua hal tersebut telah berkembang dan menjadi pilihan utama. Ketiga, bahwa kenyataannya kita hidup di darat, dan sebagian besar dari mereka memiliki budaya laut walau hidupnya di darat. Istilah nenek moyang kita bangsa pelaut memang tidak salah. Akan tetapi, ke depan, mempertahankan mitos itu sungguh menunjukkan ketidakmampuan kita mengembangkan teknologi darat atau udara.

Kita tahu, saat ini perkembangan kendaraan darat yang pesat dan perkembangan jalan yang lambat menyebabkan lalu-lintas darat menjadi padat dan macet di mana-mana. Dengan menghidupkan kembali fungsi sungai dan laut sebagai alternatif transportasi diharapkan akan sedikit memberi pertimbangan terhadap pilihan transportasi.

Diharapkan pilihan terhadap paradigma sungai dan laut akan banyak merubah berbagai kebijakan pembangunan di tingkat kabupaten atau kota. Faktor sejarah, ekonomi, sosial, dan budaya akan merekatkan kembali Indonesia Raya.

#### 4. Tiga Selat Setrategis Dunia Dalam Genggaman Indonesia

Indonesia memiliki 3 selat utama yang dapat mengancam perekonomian dunia bila Indonesia melakukan blockade terhadap ketiga selat tersebut. Yang dimaksud ketiga selat tersebut adalah Selat Malaka, Selat Sunda dan Selat Lombok. Ketiga selat tersebut selain setrategis untuk memotong jarak dan waktu pelayaran juga cukup dalam sehingga dapat

dilalui oleh seluruh armada laut yang beroperasi di dunia.

Seperti sudah disebutkan di atas bahwa logistik dari negara-negara di belahan dunia bagian utara bila menuju ke belahan dunia selatan terutama menuju Australia, Selandia Baru dan sekitarnya harus melewati Selat Lombok atau Selat Sunda. Demikian pula sebaliknya. Logistik negara-negara di bagian timur Indonesia bila menuju Negara Eropa atau sebaliknya harus melewati jalur Selat Malaka.

Indonesia dapat menggenggam ketiga selat tersebut untuk mendulang dolar sebanyak-banyaknya untuk kepentingan pembangunan di Indonesia. Indonesia harus dapat mengatur pelayaran di ketiga selat tersebut untuk sebesar-besarnya pertumbuhan ekonomi Indonesia. Bukan hanya dipergunakan untuk lewat saja. Tetapi ijin perjalanan laut internasional yang melalui Indonesia harus dikeluarkan Indonesia sebagai negara berdaulat dan Indonesia harus menunjukkan kepada dunia bahwa Indonesia mampu untuk menjaga dan mengelola perairannya serta semua kapal laut yang melaluinya harus seijin pemerintah Indonesia. Apakah sudah demikian ? pertanyaan yang seharusnya secara transparan dapat dijelaskan oleh pemerintah Indonesia.

#### 5. Geopolitik indonesia

Geopolitik adalah dua kata yang dijadikan satu yaitu Geografi dan Politik. Geografi adalah wilayah dalam hal ini laut dan daratan, politik adalah kekuasaan atau penguasaan. Jadi Geopolitik adalah penguasaan suatu wilayah. Dalam hal penguasaan wilayah perairan yang ada di Indonesia maka pemerintah harus memiliki konsep untuk dapat mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan wilayah tersebut.

Bila ditinjau dari sudut pandang Wawasan Nusantara maka dapat dikatakan bahwa Geopolitik Indonesia adalah perwujudan konsep penguasaan wilayah dari konsep umum Wawasan Nusantara. Apabila ditinjau dari tataran pemikiran yang berlaku di Indonesia, Wawasan Nusantara merupakan prasyarat terwujudnya cita-cita nasional, suatu cita-cita terbentuknya negara Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil, dan makmur. Salah satu penentu dalam Wawasan Nusantara tersebut adalah penguatan kembali peran penting geopolitik dalam implementasi Wawasan Nusantara.

Geopolitik Indonesia yang berkaitan

dengan lautan dapat dikatakan bahwa Indonesia harus dapat benar-benar menguasai lautannya. Tidak dapat diterima bila Indonesia tidak dapat menguasai lautan, bila hanya disebabkan oleh kurangnya peralatan, sumber daya manusia ataupun teknologi. Seperti dalam hal pencurian ikan yang dahulunya tidak dapat ditangani dengan baik sehingga negara



mengalami kerugian yang sangat besar dari pencurian ikan di laut sekitar kepulauan Natuna. Diperlukan komitmen dan kerja sama antar lembaga untuk mengatasi pencurian ikan tersebut. Belum lagi begitu banyaknya kapal-kapal laut internasional yang hilir mudik di perairan Indonesia tanpa adanya pengawasan yang memadai.

Penguasaan laut Indonesia bukan sekedar untuk keperluan pertumbuhan ekonomi saja tetapi lebih dari itu. Pemantapan posisi Indonesia sebagai pemilik lautan yang sah sesuai perjanjian internasional menempatkan Indonesia memiliki kekuatan untuk ikut menjadi pemain dalam percaturan geopolitik dunia. Indonesia dapat memainkan posisi “nemekan” kepada sebuah negara untuk kepentingan Indonesia bila saja kepentingan Indonesia diganggu oleh negaralain.

Sejarah mencatat bahwa betapa tanggunhnya demonstrasi Sriwijaya, Singosari maupun Majapahit dipelataran kawasan Asia-Pasifik pada jamannya, memainkan peran besar mereka dalam percaturan geostrategi yang pada akhirnya menumbuhkan geopolitik, geoekonomi maupun geokultural. Indonesia harus berfokus pada maritim sebagai pusat penemuan dan penumbuhan jati diri sesuai takdir alamiahnya, karena maritim adalah sebuah habitat paling dinamis bagi masyarakat Indonesia. Walaupun Presiden pertama Republik Indonesia Bung Karno terlambat menyadari dan buru-buru disusul Presiden

Gus Dur membentuk Departemen Eksplorasi Laut kemudian sekarang menjadi Kementerian Kemaritiman. Mengukur budaya maritim tidak hanya bertumpu pada soal bagaimana mengeksplorasi-mengeksploitasi laut sebagai sumberdaya, laut adalah matra lintas sektor berkaitan dengan berbagai aspek budaya kreatif memaknai kemajuan bangsa dalam menjalankan transaksi-transaksi ekonomi, sosial, politik, budaya, pertahanan-keamanan, hukum dalam suasana keselarasan, kebersamaan secara universal dengan bangsa-bangsa lain.

Sayangnya pada saat kemerdekaan 17 Agustus 1945 infrastruktur kemaritiman nasional tidak pernah dibangun kembali oleh Negara Indonesia, bahkan kapal-kapal pampasan perang dulu milik Belanda ikut ditarik Negara sekutu, yang ditinggal hanya alutsista artileri darat saja, ternyata dikemudian hari hal ini sangat berpengaruh terhadap pembangunan pertahanan kewilayahan yang ikut-ikutan berbasis darat. Pada akhirnya keadaan ini merasuk pada sistem penganggaran nasional. Lihat saja untuk pengembangan wilayah kelautan sangat minim anggaran dibandingkan daratan. Artinya pemerintah gagal membangun maritim sebagai wilayah pertahanan maupun kedaulatan nasional, padahal kita punya Zona Ekonomi Eksklusif dan pulau-pulainya saling berhadapan. Negara Indonesia dapat diandaikan sebagai laut yang dibungkus oleh laut dimana didalamnya terdiri dari daratan berupa pulau-pulau. Jadi bangsa ini sesungguhnya tidak pernah berfikir kemaritiman, seperti disebut dalam deklarasi Juanda 1957 yang menegaskan pertama, bahwa Indonesia menyatakan sebagai Negara kepulauan mempunyai corak tersendiri, kedua dari dulu nusantara merupakan satu kawasan, jadi ketika antar pulau dihubungkan dengan jembatan akibatnya membunuh hampir seluruh armada transportasi Sungai dan Pesisir. Ribuan masyarakat bekerja di sektor laut menjadi pengangguran. Bandingkan dengan Negara Thailand yang demikian ngotot ingin membuka “Terusan Kra atau Kra Gate” membelah daratan Thailand jadi dua di propinsi Pattani. Dampak berikutnya adalah, Thailand secara pasti mengganti kedudukan Singapura sebagai pelabuhan distribusi dunia dan kawasan di Asia-Pasifik. Bagaimana pengaruhnya bagi Indonesia ? Pertama pelabuhan Sabang dapat hidup sesuai angan-angan Bung Karno sebagai pelabuhan penghubung Sabang-Belawan-Pattani (Triangle Port), kedua kekuatan

ekonomi maritim internasional berpaling ke Indonesia. Banyak literature yang dapat menjelaskan dari persoalan di atas. Betapa perkembangan dunia kemaritiman sangat dinamis. Sekarang Indonesia perlu menata ulang. Pulau-pulau terdepan Indonesia banyak dikuasai orang asing, pencurian ikan, perampokan, penyelundupan kayu, minyak, manusia, tempat pembuangan sampah di laut, penambangan liar pasir laut, bahkan apabila terjadi kecelakaan dilaut kapasitas Search and Rescue laut kita boleh dikata sangat terbatas, sehingga penanganan keselamatan di seluruh perairan nusantara termasuk paling buruk di dunia.

Sebaiknya sekarang pemerintah harus fokus ke maritim untuk semua sektor. Tidak seperti dulu lagi yang hanya hadir di pulau-pulau besar di wilayah tertentu saja, sementara di laut dan pulau-pulau kecil tidak menampakkan diri secara efektif. Padahal pola pikir pesisir dan maritim adalah pola berfikir dinamis, demokratis dan egaliter. Gelombang laut adalah gelombang impian kemajuan dan arus laut adalah arus kemauan terus maju pantang mundur. Lihatlah karakter orang-orang laut yang punya kemauan keras, impian tinggi dan mampu mewujudkan walau badai menerjang. Mereka terus melaju bersama ujung-ujung cadik perahu melibas gelombang. Namun sayang disepenggal waktu taksu kemaritiman Indonesia terzolimi oleh bangsa-bangsa barat yang hanya ingin Indonesia bertengkar dengan keluarga sendiri. Pertengkar yang tidak kunjung selesai. Lebih suka menebar fitnah, isu sara, kebencian, berbicara lewat ujung keris, tombak, parang, dan sebagainya, sehingga kehilangan rumusan kreatifitas kebudayaan dan kehilangan jati dirinya sebagai insan maritim. Pada akhirnya Bangsa Indonesia akan kembali menjadi bangsainlander.

#### **6. Nilai Tawar Dalam Dinamika Politik Bebas Aktif**

Indonesia dalam posisi sangat diuntungkan dalam situasi dunia yang seperti apapun. Negara-negara di dunia sangat berkepentingan menggunakan jalur laut Indonesia untuk kepentingan pelayaran dari negara-negara di dunia.

Kepentingan dari negara-negara di dunia tersebut menjadikan Indonesia dapat memainkan peranan untuk kepentingan Indonesia. Dalam situasi perang dingin antara Negara Amerika dengan Negara China misalnya, Indonesia dapat membangun

kekuatan untuk menekan Negara Amerika maupun Negara China. Negara Amerika tentu menginginkan agar Indonesia dapat mengizinkan armada perangnya menggarungi perairan Indonesia. Indonesia dapat mengizinkan atau tidak mengizinkan pelayaran tersebut bila syarat-syarat yang diajukan pemerintah Indonesia dipenuhi. Syarat-syarat tersebut dapat berupa pinjaman sangat lunak dengan bunga mendekati nol persen dan dengan waktu yang sangat panjang. Demikian pula dengan Negara China. Dapat pula berupa pelanggaran



biaya masuk produk-produk Indonesia untuk tujuan Negara Amerika dan membuka selebar-lebarnya pasar Amerika untuk semua produksi bangsa Indonesia. Hal ini harus pula diberlakukan untuk Negara China.

Indonesia tidak boleh memihak kepada salah satu negara tersebut. Politik luar negeri Indonesia yang sudah ditetapkan sejak Indonesia merdeka, sangat menguntungkan posisi Indonesia dalam mengimplementasikan kebijakan penguasaan perairan tersebut. Keuntungan ini menjadikan Indonesia bukan hanya sebagai obyek perlintasan kapal laut Internasional tetapi harus sebagai subyek dalam mengatur lalu lintas perairan dunia sekaligus mengambil manfaat politik dari peristiwa politik yang terjadi antar negara yang saling bertentangan baik dalam soal ideologi maupun ekonomi.

#### **7. Menyalip Dalam Tikungan Dimasa Pandemi Covid-19**

Di tengah suasana Pandemi dimana hampir seluruh negara-negara di dunia terpapar Virus Corona khususnya Covid-19, Indonesia harus bangkit. Indonesia tidak boleh hanya berkutat tentang bagaimana mengatasi Covid-19 di dalam negeri saja. Indonesia har-

us segera membuka peluang dengan memanfaatkan situasi yang ada. Ketegangan yang terjadi antara Negara Amerika dan Negara China dapat dimanfaatkan untuk menekan kedua negara sehingga dapat membuka seluas-luasnya pasar mereka untuk dapat dimasuki oleh seluruh produk ekspor Indonesia. Demikian pula ketika Indonesia memerlukan banyak uang untuk menjaga pertumbuhan ekonomi. Jurus dan keberanian untuk menekan Negara Amerika dan Negara China harus segera dilakukan sehingga dapat membantu



Indonesia keluar dari pandemic Covid-19 dan dapat segera memulihkan ekonomi Indonesia. Indonesia dapat mulai melakukan pengadaan alutsista modern dengan membelinya dari negara Amerika dan China dengan harga yang murah dan sekaligus alih teknologi sehingga Indonesia segera dapat membangun Alutsista mandiri dikemudian hari.

Semua harus dilakukan untuk kepentingan Indonesia di masa kini dan dimasa depan. Itulah yang disebut dengan menyalip dalam tikungan. Ketika seluruh negara di dunia bergulat dengan pandemic Covid-19, Indonesia harus mengambil manfaat dari situasi yang ada.

## 8. Penutup

Sesungguhnya budaya maritim telah melekat pada diri bangsa nusantara atau Indonesia. Telah lahir tokoh kemartiman kelas dunia dan sangat diperhitungkan di kawasan Asia-Pasifik tempo dulu. Orang tersebut bernama Jalamangkara yang berasal dari pelabuhan Tuban. Dia adalah ahli pembuat kapal niaga ukuran sangat besar yang terkenal dengan nama "Jung Jawa". Diutuslah Jalamangkara ke Bugis untuk mendisain ulang kapal phinisi supaya dapat memuat

barang dagangan lebih banyak, kemudian diutus pula ke negeri China untuk pekerjaan yang sama pada jaman dinasti Ming. Jadi secara eksplisit senyatanya bangsa ini mampu menunjukkan aspek-aspek intelektualitas dan keahliannya pada tataran kelas dunia dalam kemaritiman sekaligus menjadi doktrin ideologis membangun kesadaran nasionalisme tanpa mengabaikan tanggung jawab kawasan dan sekaligus sebagai sarana diplomasi antara berbagai Negara-negara besar di kawasan Asia-Pasifik khususnya negri China. Bagaimana tidak. Dikemudian hari kapal-kapal niaga China hampir semuanya berubah menjadi besar dalam ukuran tonase, namun tidak pernah muncul konflik kepentingan antar Negara.

Ketika kita disadarkan kembali bahwa bangsa ini mempunyai "roh kolektif kemaritiman" dan mampu merumuskan pemahaman kemaritiman, dalam prespektif untuk menentukan titik tolak pelurusan jejak sejarah maritim yang sangat panjang. Sehingga hampir semua kerajaan dan suku-suku pesisir diseluruh kawasan nusantara sebagai federasi stakeholder kebudayaan maritim nusantara, menetapkan laut sebagai wilayah kedaulatannya. Diharapkan jangan sampai Bangsa Indonesia dijajah lagi hingga tiga abad lamanya dengan menerapkan politik pecah belah dan penguasaan wilayah perairan. Artinya mereka menguasai nusantara dengan menghancurkan kemampuan kemaritiman kerajaan-kerajaan yang ada di dalamnya, kemudian menguasai perdagangan antar pulau di nusantara.

Swaha

## DAFTAR PUSTAKA

- Rahmawati, Amalia, dkk., 2015, *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Startegi Maritim Indonesia*, Intrans Publishing.
- Rahmawati, Amalia, dkk., 2015, *Permasalahan dan Tantangan Maritim Indonesia*, Universitas Airlangga Library, <http://repository.unair.ac.id/id/eprint/59664>
- Yakti, Probo Daron, 2018, *Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan Atau Kesenambungan Strategi?*, Jurnal Global & Strategis