

**ALASAN TIONGKOK MENGEMBANGKAN TEKNOLOGI
PESAWAT SILUMAN (2000-2018)**

Fahriza Muhammad

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Email: fahriza.muhammad.2014@fisipol.umy.ac.id

Abstrak

This study aims to examine China's strategy in developing its indigenous stealth fighter. China's awakening in late 1970s raised thought by its leader for making China as greater dan influential actor in world politics. One of them was done by reforming and modernizing its air force People Liberation Army Air Force (PLAAF). As a vital component of the Chinese People Liberation Army (PLA), PLAAF tasked with maintaining and safeguarding Chinese airspace. In a world where everything changed rapidly, PLAAF also need to change. Therefore, modernization became most-prioritized agenda inside the PLAAF, including developing its own stealth fighter named J-20 and J-31.

This study uses qualitative method, and provides data taken from books, journals, documents, and websites. Using the concept of national power and balance of power, this study reveals that China's strategy in developing its indigenous stealth fighter was driven by two main factors. By developing J-20 and J-31 China wants to improve its national power, specifically its military power. China's development strategy also driven by external factors, namely the existence of United States and India that perceived by Beijing as a threat.

LEMBAR PENGESAHAN NASKAH PUBLIKASI

Naskah publikasi dengan judul:

**ALASAN TIONGKOK MENGEMBANGKAN TEKNOLOGI
PESAWAT SILUMAN (2000-2018)**

Reasons behind China's Stealth Fighter Development (2000-2018)

Disusun oleh

FAHRIZA MUHAMMAD

20140510034

Yang Menyetujui,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sugeng', with a long horizontal flourish extending to the left.

Dr. Sugeng Riyanto, S.IP., M.Si.

Dosen Pembimbing

Pendahuluan

Sejak digunakan pertama kali pada era Perang Dunia I, kekuatan udara menjadi elemen utama dari setiap pertempuran. Dibandingkan dengan kekuatan darat atau laut, kekuatan udara mempunyai beberapa karakteristik spesial dan keunggulan. Kekuatan udara mempunyai fleksibilitas dan kecepatan tinggi, dua elemen yang berguna dalam pertempuran. Kekuatan udara juga bisa dikerahkan hanya dalam hitungan menit bila mendesak dan juga dapat berganti peran sesuai dengan kebutuhan tugasnya. Keunggulan lain dari kekuatan udara adalah kemampuan untuk menjangkau berbagai tempat di belahan bumi mana pun. Misi yang dijalankan oleh kekuatan udara dapat dilaksanakan dari sebuah pangkalan udara yang letaknya jauh dari pasukan musuh. Berkat ditemukannya teknologi *aerial refueling* atau pengisian bahan bakar di udara melalui pesawat *tanker*, sebuah pesawat tidak perlu lagi kembali ke pangkalannya hanya sekedar untuk mengisi bahan bakar.

Seiring berkembangnya zaman, ditemukan teknologi yang memungkinkan sebuah pesawat sulit terdeteksi oleh radar. Teknologi tersebut dinamakan teknologi siluman atau *stealth technology*. Teknologi ini berkembang dari penerapan teknik kamuflase yang digunakan sejak Perang Dunia I. Kamuflase yang dipakai pada Perang Dunia I bertujuan agar pesawat tempur yang dipakai masing-masing pihak sulit dilihat mata telanjang dan patroli observasi, juga agar pesawat tersebut dapat “menyatu” dengan medan pertempuran. Kamuflase yang dipakai juga sangat sederhana; hanya menggunakan cat kemudian diaplikasikan pada badan pesawat membentuk pola-pola abstrak. Selain menggunakan kamuflase, taktik lain yang dapat dipakai untuk menyamarkan pesawat sehingga sulit dilihat oleh mata telanjang—dan sulit terdeteksi radar—adalah dengan terbang tinggi sekali atau rendah sekali.

Pada Perang Dingin, telah ditemukan teknik baru untuk meminimalisir kontak dengan radar yaitu menggunakan cat bola besi. Cat ini mengandung partikel bola-bola besi mikroskopis yang bertujuan untuk menyerap gelombang mikro yang dipancarkan oleh radar. Cat ini bisa dikatakan sebagai fondasi awal teknologi siluman (*stealth*) (Gunston, 1988, p. 13).

Pesawat siluman awalnya digunakan untuk keperluanintai dikarenakan kemampuannya untuk terbang tinggi dan jarak jelajahnya yang jauh. Akibat ancaman asimetris yang muncul pasca Perang Dingin, terjadi pergeseran peran dari pesawat siluman yang tadinya digunakan sebatas untuk melakukan misi pengintaian menjadi multi peran dengan penambahan sistem persenjataan, seperti rudal udara-ke-udara dan udara-ke-darat. Salah satu hasil dari eksperimen ini adalah pesawat F-117 *Nighthawk* yang diproduksi oleh *Lockheed Skunk Works*. Di-

produksi pada awal 80-an, *Nighthawk* menyaksikan masa kejayaannya selama Perang Teluk dan krisis di Semenanjung Balkan. Kemampuannya untuk terbang dengan minim deteksi menjadikan *Nighthawk* dipercaya untuk merontokkan sistem pertahanan udara Irak dan Yugoslavia. Hingga akhir masa operasionalnya, pesawat *Nighthawk* hanya sekali mengalami kehilangan manakala ditembak jatuh oleh rudal anti-udara pasukan Yugoslavia dalam Perang Kosovo. Hal ini menjadi prestasi sekaligus catatan baik bagi *Lockheed*, yang kemudian melandasi kelahiran pesawat tempur siluman jenis lain seperti F-22 dan yang terbaru, F-35.

Teknologi siluman ternyata menarik perhatian PLAAF yang mulai mengembangkan program pesawat silumannya sejak tahun 1990 melalui program berkode J-XX. Pada tahun 2011 Tiongkok berhasil melakukan uji coba pertama pesawat siluman berkode J-20. Hanya berselang setahun setelahnya, Tiongkok kembali melakukan uji coba pesawat siluman berkode J-31. Keberadaan J-20 dan J-31 menjadikan Tiongkok sebagai negara kedua di dunia sekaligus di Asia pertama yang mengembangkan teknologi pesawat siluman. Tulisan ini akan mengkaji lebih jauh alasan yang mendorong Tiongkok dalam mengembangkan teknologi pesawat silumannya sendiri.

Kerangka Pemikiran

Penelitian ini menggunakan konsep *power* dan *national power*, serta perimbangan kekuatan (*balance of power*). Konsep *power* merupakan salah satu konsep paling utama dalam hubungan internasional (Mas'ood, 1990, p. 135). Sebab definisi *power* pada saat ini tidak jauh berbeda dengan definisi *power* di masa lampau, yaitu kemampuan suatu pihak untuk mempengaruhi pihak lain baik dalam tindakan maupun pikiran. Hanya saja, dalam perkembangannya konsep *power* menimbulkan dua perdebatan besar. Perdebatan pertama menyangkut *power* sebagai atribut *tangible* yang dimiliki suatu aktor atau atribut yang muncul dari hubungan dua aktor yang selalu berubah, sedangkan perdebatan kedua menyangkut besaran daya paksa (*force*) sebagai salah satu determinan *power* (Mas'ood, 1990, pp. 135-136). Untuk itu, penelitian ini menggunakan konsep *power* yang digagas Morgenthau serta Coulombis dan Wolfe. Morgenthau mendefinisikan *power* sebagai apa saja yang menciptakan dan mempertahankan pengendalian seseorang atas orang lain (Mas'ood, 1990, p. 136). Coulombis dan Wolfe memiliki pendapat serupa dengan Morgenthau, di mana konsep *power* diartikan sebagai segala tindakan yang dilakukan aktor A untuk menciptakan dan mempertahankan pengendaliannya atas aktor B yang dilihat dari tiga unsur, yaitu daya paksa (*force*), pengaruh (*influence*), dan wewenang (*authority*).

Konsep *power* memberikan pondasi bagi kelahiran konsep kekuatan nasional (*national power*). *National power* secara garis besar dapat diartikan sebagai kekuatan yang digunakan oleh negara, untuk menciptakan dan mempertahankan pengendalian terhadap negara lain. *National power* terdiri atas berbagai elemen, baik yang bersifat kasat mata maupun tak kasat mata, seperti keadaan geografis, sumber daya alam, kemampuan industri, kesiapan militer, populasi dan sumber daya manusia, karakter dan moril nasional, kemampuan berdiplomasi, serta sumber daya di bidang pemerintahan (Morgenthau & Thompson, 1985).

Revolution in military affairs (RMA), atau dalam istilah Indonesianya disebut revolusi krida yudha, merupakan istilah yang digunakan untuk menggambarkan transformasi yang terjadi di dalam instansi militer suatu negara. Dalam pandangan yang lebih luas, istilah RMA masih sangat beragam dan menjadi perdebatan banyak kalangan. Sejumlah ahli kemiliteran memberikan pandangan yang beragam terkait konsep ini; ada yang mengartikan RMA sebagai perubahan cara dalam berperang dan memenangkan perang, dan ada pula yang mengartikan RMA sebagai pengaplikasian teknologi dalam dunia militer yang disertai dengan perubahan doktrin dan organisasi militer sehingga mampu mengubah bagaimana manusia berperang atau peperangan dijalankan (Sloan, 2002, p. 3). Pendapat lebih umum diberikan menteri pertahanan AS William S. Cohen, di mana transformasi atas semua komponen dalam kekuatan militer—doktrin, organisasi, postur pertahanan hingga sistem persenjataan yang digunakan—dapat dikatakan sebagai RMA (Gray, 2005, p. 1). Konsep RMA didirikan atas tiga proposisi utama: peningkatan teknologi kemiliteran, perubahan doktrin pertempuran, serta peningkatan kemampuan angkatan bersenjata secara organisasi; ketiganya berjalan dalam satu kesatuan yang tak terpisahkan (Sloan, 2002).

Perimbangan kekuatan pada dasarnya berakar dari asumsi realisme mengenai upaya pemenuhan kekuatan negara di dalam suatu struktur internasional yang tidak memiliki otoritas tertinggi di atas negara (Yani, Montratama, & Mahyudin, 2017). Perimbangan kekuatan mengacu pada upaya-upaya yang dilakukan negara sebagai aktor utama dalam struktur internasional yang anarki untuk mempertahankan diri atau memperluas dominasinya di dunia internasional. Morgenthau dalam karyanya yang berjudul *Politics among Nations* menyebutkan empat keadaan yang memungkinkan terciptanya perimbangan kekuatan, di antaranya strategi memecah belah (*divide and rule*), kompensasi, persenjataan (*armament*) dan membentuk aliansi (Morgenthau & Thompson, 1985).

Dinamika Angkatan Udara Tiongkok

Angkatan Udara Tiongkok atau *People Liberation Army Air Force* (PLAAF) merupakan satu cabang dari angkatan bersenjata Tiongkok atau *People Liberation Army* (PLA) yang bertanggung jawab atas penjagaan kedaulatan wilayah udara Tiongkok. Di samping misi utama tersebut, misi lain yang dijalankan PLAAF yaitu meningkatkan daya gentar (*deterrence*) militer, melaksanakan operasi udara ofensif termasuk blokade udara, insersi pasukan lintas udara, operasi informasi, dan operasi khusus, membantu pasukan darat dan pasukan laut dalam melaksanakan operasi ofensif maupun defensif, membantu Korps Artileri Kedua dalam melaksanakan serangan rudal, melawan serangan masif musuh, berpartisipasi dalam misi operasi PBB, menguasai kontrol udara dengan menghancurkan atau melemahkan kekuatan udara musuh, menciptakan medan kondusif bagi pasukan darat atau laut yang akan melaksanakan operasi dengan cara menghancurkan kekuatan darat atau laut serta komunikasi musuh terlebih dahulu, melaksanakan penyerangan terhadap target-target politis, militer, maupun ekonomi untuk melemahkan musuh (Kompas Gramedia, 2015, pp. 80-86).

PLAAF secara resmi didirikan pada 11 November 1949, namun pendiriannya sudah ada bersamaan dengan upaya reunifikasi Tiongkok yang kala itu masih dikuasai para *warlord* seiring keruntuhan dinasti Qing (1916-1928). Untuk mendukung reunifikasi, pemerintah Nasionalis mendirikan Biro Aviasi dan akademi angkatan udara di Guangzhou. Dalam akademi ini, personil militer dari Partai Komunis Tiongkok (PKT) dan Kuomintang memiliki kesempatan yang sama untuk memperoleh ilmu kedirgantaraan dasar selama setahun; khusus siswa terpilih akan dikirim ke Uni Soviet untuk mendapatkan pendidikan lanjutan (National Air & Space Intelligence Center, 2010, pp. 11-12). Dari sekian siswa terpilih tersebut terdapat dua siswa yang dikirimkan sebagai perwakilan PKT yaitu Chang Qiankun dan Wang Bi. Keduanya merupakan peletak fondasi bagi pendirian sekaligus pengembangan PLAAF.

Pembentukan *Aviation Section* beserta dua akademi pendukungnya bukan semata-mata dilakukan atas upaya Tiongkok sendiri. Uni Soviet dan Jepang juga turut berkontribusi secara material maupun non-material. Di samping memberikan bantuan pelatihan bagi pilot-pilot Tiongkok, Uni Soviet membantu menyusun struktur organisasi PLAAF dan menyediakan pesawat-pesawat untuk keperluan latihan. Sejumlah pilot dan tentara Jepang yang tersisa dari perang melawan Tiongkok juga menjadi instruktur bagi calon pilot Tiongkok (National Air & Space Intelligence Center, 2010, p. 11). Memasuki pertengahan tahun 1949, CMC meningkatkan status *Aviation Section* menjadi *Aviation Bureau* di mana Chang menggantikan Wang

sebagai ketua biro. *Aviation Bureau* bertahan selama enam bulan sebelum diganti dengan struktur tersendiri pada 11 November 1949 yang dikenal sebagai PLAAF hingga sekarang.

PLAAF terbentuk di tengah-tengah situasi Tiongkok yang masih belum stabil akibat perang saudara melawan pasukan Nasionalis. Chiang Kai-shek dan pasukannya mengalami kekalahan setelah kehilangan kontrol atas wilayah Daratan dan terpaksa melarikan diri ke pulau Formosa. Melalui basis barunya, pasukan Nasionalis terus melakukan perlawanan yang berujung pada sengketa di Selat Taiwan. Selain Taiwan, Tiongkok dihadapkan pada perebutan hegemoni antara Amerika Serikat dan Uni Soviet di semenanjung Korea. Eksistensi ancaman yang berbatasan langsung mengharuskan Tiongkok untuk mengembangkan kekuatan militernya, tidak terkecuali angkatan udaranya.

Selama Perang Korea berlangsung hingga berakhir dengan penandatanganan kesepakatan Panmunjom, Tiongkok terus mengembangkan angkatan udaranya dalam berbagai bidang. Pada tahun 1953, PLAAF memiliki 13 akademi angkatan udara yang menghasilkan lebih dari 5.000 pilot dan 24.000 teknisi. PLAAF berhasil mengembangkan 28 divisi dan memiliki sekitar 3.000 unit pesawat berbagai jenis. Unit-unit tambahan dibentuk demi mendukung operasi PLAAF, seperti unit lintas udara yang dibentuk pada tahun 1950 (unit ini bertransformasi menjadi setingkat korps satu dekade setelahnya), peleburan divisi pertahanan udara pada tahun 1957, dan membentuk unit pertahanan udara dengan rudal darat-ke-udara di tahun 1958.

Pada tahun 1958 Tiongkok kembali terlibat konflik dengan musuh lamanya Taiwan. Didorong oleh keinginan untuk mengembalikan Taiwan ke dalam pangkuan Tiongkok, pada tanggal 23 Agustus 1958 Tiongkok melakukan penyerangan terhadap instalasi militer Taiwan yang terletak di kepulauan Kinmen (Quemoy) dan Matsu. Dalam konflik yang dikenal sebagai Krisis Selat Taiwan Kedua, Tiongkok mengerahkan kekuatan udaranya untuk memperoleh supremasi udara atas Taiwan dan mendukung operasi pasukan darat dan laut.

Krisis Selat Taiwan Kedua yang berakhir dengan gencatan senjata memberi banyak pengalaman bagi petinggi militer Tiongkok. Tidak hanya penguasaan teknologi kedirgantaraan Tiongkok yang mulai ketinggalan zaman, pesawat-pesawat PLAAF tidak diproduksi sesuai kebutuhan lapangan. Contohnya, pesawat MiG-17 yang menjadi kekuatan utama PLAAF tidak memiliki jarak jangkauan yang memadai untuk melancarkan serangan terhadap titik-titik strategis dan basis militer Taiwan (Kompas Gramedia, 2015, pp. 80-86).

Selama masa kejayaan dan surut PLAAF, masa paling kelam terjadi selama berlangsungnya Revolusi Budaya (1966-1976). Pada periode ini PLAAF tidak mengalami perkem-

bangun sama sekali dalam berbagai aspek terkecuali peningkatan kekuatan secara kuantitas. Kemandegan PLAAF disebabkan oleh kebijakan Mao Zedong yang terlalu terfokus kepada ranah ideologis, pemutusan hubungan Tiongkok-Uni Soviet yang berpengaruh terhadap penghentian kerja sama pengembangan teknologi angkatan udara dan kelangkaan suku cadang, ketiadaan doktrin dan petunjuk pelatihan baru bagi calon pilot PLAAF, hingga keterlibatan PLAAF dalam upaya kudeta terhadap Mao pada September 1971.

Alison Kaufman dan Peter Mackenzie dalam tulisannya berjudul *Field Guide: The Culture of the Chinese People's Liberation Army* menyebutkan, Revolusi Budaya membawa laju modernisasi PLA pada kemandegan total akibat para petinggi dan anggotanya lebih disibukkan dengan urusan-urusan ideologis dibandingkan mempersiapkan diri untuk keperluan pertahanan negara. Ketika simpatisan muda Mao yang tergabung dalam *Red Guards* justru saling berselisih satu sama lain, mengklaim kelompoknya sebagai pengikut sejati Maoisme, PLA diterjunkan untuk mengatasi perselisihan tersebut. Pejabat PLA yang saat ini ditempatkan dalam program modernisasi PLA diindikasikan bukan pejabat yang menguasai penuh terkait modernisasi itu sendiri, sebab mereka tidak mendapatkan pendidikan profesional yang memadai hingga Revolusi Budaya dan kekacauan yang menyertainya berakhir akibat penutupan institusi pendidikan sipil dan militer atas instruksi Mao (Kaufman & Mackenzie, 2009, p. 18).

PLAAF semakin terkucilkan manakala sejumlah anggotanya terlibat dalam upaya kudeta Mao di tahun 1971. Revolusi Budaya yang berujung pada kekacauan domestik mendorong sejumlah pejabat terdekat Mao mempertanyakan kapabilitasnya dalam menjalankan pemerintahan, salah satunya Lin Biao. Demi mencegah kejatuhan Tiongkok ke dalam kekacauan yang lebih parah, Lin Biao yang didukung hampir sebagian besar Komite Sentral PKT, menginisiasi kudeta terhadap Mao yang dikenal sebagai *Project 571* (Rhoads, 2018). Sayangnya kudeta gagal dilakukan, dan Lin Biao meninggal dalam pelariannya setelah pesawat yang ditumpanginya jatuh di Mongolia. Peristiwa ini berujung pada pembersihan petinggi politik dan militer Tiongkok, salah satu di antaranya adalah komandan PLAAF Wu Faxian.

Kematian Mao Zedong pada tahun 1976 membuka peluang terhadap pengembangan sekaligus reformasi angkatan udara Tiongkok. Deng Xiaoping mereformasi seluruh lapisan PLAAF, mulai dari kepemimpinan, regulasi, pelatihan, kesiapan tempur, urusan politik, kedisiplinan, perawatan armada PLAAF, logistik hingga staf markas besar (National Air & Space Intelligence Center, 2010, p. 15). Reformasi dilakukan Deng dengan tujuan mengubah stigma

bahwa PLAAF mampu memenangkan pertempuran seperti halnya matra darat yang selama ini dianakemaskan CMC.

Untuk menghadapi perubahan situasi regional dan internasional, reformasi dan modernisasi PLAAF diawali dengan membangun kembali sistem pendidikan dan pelatihannya. Akademi PLAAF menawarkan pendidikan tingkat sarjana, magister hingga doktor bagi perwira PLAAF dari sebelumnya terbatas pada tingkat sekolah teknik dasar. Pendidikan teknik dasar dan lanjutan turut diberikan bagi personel tamtama. Seluruh sekolah penerbangan yang ada direstrukturisasi menjadi akademi penerbangan (National Air & Space Intelligence Center, 2010, p. 15).

Teknik pelatihan pilot-pilot PLAAF dengan model lama sedikit demi sedikit diubah ke dalam model baru. Pada model pelatihan sebelumnya, pilot-pilot PLAAF hanya berlatih tanpa menggunakan “pihak lawan”¹. Kalaupun ada, biasanya “sang lawan” telah memperoleh *briefing* sebelumnya. Selain itu penyelenggaraan latihan terbatas pada tempat-tempat yang sudah dikuasai dengan waktu pada siang hari dan dalam cuaca yang cerah (Bitzinger, *Modernising China's Military, 1997-2012*, 2011). Seperti disebutkan Farricker sebelumnya, pilot-pilot PLAAF masih sangat minim kemampuan dalam menerbangkan pesawat di atas perairan. Intinya, pelatihan yang dijalankan benar-benar hanya dalam konteks latihan dan tidak disesuaikan dengan kebutuhan lapangan. Dalam model pelatihan baru, pilot-pilot mendapatkan pelatihan yang didesain seperti halnya yang disaksikan dalam medan pertempuran sungguhan. Hal ini seperti tercantum dalam prinsip pelatihan dasar PLAAF yang meliputi lima hal: [1] menjadikan peningkatan kemampuan tempur sebagai tujuan untuk mengantisipasi tugas operasional dengan menyerupai “kondisi aktual”; [2] menggunakan teori sebagai pedoman dalam penggunaan dan pemeliharaan persenjataan canggih; [3] menekankan pelatihan dengan melibatkan “pihak lawan”; [4] menekankan hasil latihan dengan menggunakan waktu dan sumber daya seminim mungkin, dan [5] pelatihan menyesuaikan regulasi yang berlaku (National Air & Space Intelligence Center, 2010).

¹ Pihak lawan (*opposing force*) yang dimaksud adalah instruktur atau teman yang berperan sebagai lawan selama pelatihan berlangsung.

Tabel Karakteristik Perang Kondisi Aktual

<ul style="list-style-type: none">▪ Menjalankan latihan yang tidak diatur (disetting) sebelumnya▪ Menjalankan latihan dengan melibatkan “pihak lawan”▪ Berlatih dalam lingkungan elektromagnetis yang kompleks▪ Terbang dalam segala jenis cuaca▪ Terbang di malam hari▪ Terbang di atas wilayah perairan▪ Menjangkau radius yang jauh untuk menjalankan misi menyerang atau bertahan▪ Terbang selama sehari-hari▪ Berlatih pada tempat (wilayah udara) yang bukan biasanya atau di tempat lainnya▪ Menjalankan pelatihan dengan pesawat yang berbeda▪ Mengizinkan pilot untuk mengambil inisiatif selama pelatihan

Sumber: (National Air & Space Intelligence Center, 2010)

Reformasi tidak hanya dilakukan pada ranah pendidikan, melainkan juga dilakukan dalam ranah pemerintahan. Oleh Deng, petinggi-petinggi PLAAF ditempatkan dalam sejumlah posisi penting. Langkah ini memungkinkan PLAAF berada dalam kontrol penuh Deng dan meminimalisir kemungkinan keterlibatan PLAAF dalam kudeta seperti yang dilakukan Lin Biao. Langkah Deng yang tidak kalah penting yaitu mengikis pandangan “*army-centrism*” yang digaungkan selama era Mao sehingga kemenangan yang dicapai tidak selalu dicap sebagai kemenangan pasukan darat (Kompas Gramedia, 2015).

Reformasi PLAAF dalam aspek doktrin dilakukan dengan mengacu pada strategi militer nasional baru Tiongkok, “*The Military Strategic Guidelines for the New Period*” yang diadopsi pada tahun 1993. *Pertama*, peperangan tidak lagi dilakukan berdasarkan asas *war of attrition*². Sebaliknya, Tiongkok harus mampu melancarkan operasi militer dalam waktu singkat namun berdampak strategis besar. *Kedua*, penekanan pada kemampuan tempur lintas matra (*joint operations*). Berkaca pada pengalaman sebelumnya di mana PLAAF tidak memiliki kewenangan untuk menyusun doktrin dan strategi pertempuran tersendiri serta hanya berfungsi dalam ranah taktis untuk mendukung operasi pasukan darat, di bawah kebijakan baru PLAAF bebas menentukan doktrin dan strategi pertempurannya sendiri.

Perubahan doktrin keempat adalah PLA tidak lagi menekankan pertahanan sebagai fungsi utama melainkan telah bergeser kepada fungsi penyerangan. Salah satunya di-

² Perang yang dilakukan dengan cara menghabiskan seluruh atau sebagian besar sumber daya militer musuh. Biasanya peperangan seperti ini berlangsung dalam jangka waktu panjang dan pihak yang memiliki lebih banyak sumber daya menjadi pemenang

wujudkan dengan melakukan *preemptive strike* atau menyerang pasukan musuh sebelum musuh mampu melancarkan serangan terhadap Tiongkok. Dalam kasus angkatan udara, operasi ini dapat dilancarkan dengan menggunakan pesawat serang yang dilengkapi dengan rudal presisi udara-ke-darat. Adapun perubahan doktrin yang terakhir yaitu integrasi ke dalam satu jaringan informasi terpadu demi mencapai kendali penuh atas personel PLA di medan pertempuran, juga pasukan musuh. Penggunaan jaringan informasi terpadu juga dimaksudkan sebagai upaya pemanfaatan Tiongkok atas seluruh dimensi termasuk ruang angkasa, dunia siber hingga spektrum elektromagnetik sebagai medan pertempuran.

Peningkatan kualitas armada PLAAF menjadi poin yang diperhatikan betul oleh Deng. Kegagalan operasi militer Tiongkok di Vietnam dan Taiwan yang salah satunya disebabkan karena ketiadaan pesawat yang memadai menjadikan Tiongkok perlu lebih banyak memiliki pesawat-pesawat modern yang mampu mendukung operasi militer Tiongkok di masa mendatang. Selain itu, hingga tahun 1990 PLAAF terlalu banyak diperkuat oleh pesawat generasi kedua yang merupakan warisan dari perang sebelumnya.

Ketika Tiongkok masih mengandalkan pesawat-pesawat generasi terdahulu untuk memperkuat militernya seperti J-6 dan J-7, negara-negara tetangganya telah meningkatkan kapabilitas angkatan udara mereka melalui pembelian pesawat yang lebih modern. Bahkan Taiwan, seteru abadi Tiongkok, sudah selangkah di depan melalui pengembangan pesawat generasi keempatnya sendiri bernama *Indigenous Defense Fighter* (IDF) dan mengerahkannya pada saat krisis di Selat Taiwan (1995-1996). Kondisi ini semakin mempercepat Tiongkok dalam memperbarui armada udaranya, baik dengan membeli dari negara lain atau mengembangkan pesawatnya sendiri seperti yang dilakukan Taiwan.

Diawali pada pertengahan dekade 1990, Tiongkok memensiunkan sebagian besar pesawatnya. Sebagai gantinya, PLAAF mendatangkan pesawat tempur generasi keempat Su-27 buatan Soviet/Rusia. Pesawat ini menjadi model dari pengembangan J-11A yang diproduksi oleh *Shenyang Aircraft Corporation* (SAC). Tiongkok turut mendatangkan berbagai jenis pesawat dari Rusia lainnya selain Su-27, seperti pesawat tempur Su-30, pesawat angkut berat Il-76 dan pesawat tanker Il-78. Bersama dengan kedatangan pesawat-pesawat yang lebih modern, PLAAF memperbarui sistem persenjataannya melalui pembelian rudal udara-ke-udara R-27, R-73, dan R-77, serta rudal anti-udara S-300 dan S-400 (Shlapak, 2012).

Reformasi dan modernisasi PLAAF turut didukung oleh kemajuan industri dirgantara domestik Tiongkok. Kiprah industri dirgantara Tiongkok diawali dengan berdirinya Biro In-

dustri Aviiasi pada 18 April 1951. Biro yang berada di bawah naungan Kementerian Perindustrian Berat ini didirikan dengan tujuan utama untuk merawat seluruh pesawat PLAAF. Dalam dua tahun setelahnya, melalui biro yang sama Tiongkok berhasil memperoleh lisensi pembuatan pesawat latih Yak-18 dari Soviet melalui *transfer of technology*. Setelah tujuh bulan dalam proses perakitan, Tiongkok menamakan pesawat baru mereka sebagai CJ-5. Pada tahun yang sama Tiongkok memperoleh lisensi lainnya untuk pembuatan pesawat tempur MiG-17, yang kemudian diberi nama J-5 oleh Tiongkok. Pesawat ini mulai digunakan secara luas sejak tahun 1956. Selama lima puluh tahun setelahnya J-5 menjadi tulang punggung kekuatan udara Tiongkok; menyaksikan operasi militer di Taiwan serta Vietnam. Kedua pesawat ini menjadi pondasi bagi kebangkitan industri dirgantara Tiongkok (Shen, 2012). Perjalanan industri kedirgantaraan Tiongkok tidak berhenti sampai di situ. Tiongkok merasa perlu mengembangkan pesawat yang dikembangkan dan diproduksi di Tiongkok. Hasilnya, Tiongkok berhasil mengembangkan pesawat serang Q-5 pada 4 Juni 1965. Pesawat yang seluruhnya dikembangkan dan diproduksi Tiongkok ini mengadopsi pesawat tempur MiG-19 dan turunannya, J-6 (Shen, 2012).

Industri dirgantara Tiongkok sempat terhenti seiring kekacauan yang ditimbulkan dari Revolusi Budaya era Mao. Seiring dinamika yang terjadi dalam industri kedirgantaraan Tiongkok, Biro Industri Aviiasi turut mengalami restrukturisasi hingga saat ini bertransformasi menjadi AVIC dan memiliki 11 anak perusahaan.

Pengembangan Teknologi Pesawat Siluman oleh Angkatan Udara Tiongkok

J-20 merupakan pesawat tempur siluman yang diproduksi oleh perusahaan *Chengdu Aircraft Corporation*. Pesawat ini sudah melalui tahap pengembangan sejak tahun akhir 1990, namun baru memasuki tahap uji coba pada tahun 2011 dan digunakan oleh angkatan udara Tiongkok pada tahun 2016. Kelahiran pesawat J-20 menjadikan Tiongkok sebagai negara Asia pertama sekaligus negara kedua di dunia yang berhasil mengembangkan pesawat siluman hingga tahap operasional. Selain Tiongkok, negara lain yang terlebih dahulu mengembangkan sekaligus mengoperasionalkan pesawat siluman untuk berbagai keperluan adalah AS melalui berbagai produknya.

Pengembangan J-20 diawali bertepatan dengan gelombang modernisasi dan reformasi angkatan udara Tiongkok melalui program J-XX yang diinisiasi pada akhir 1990. Dalam salah satu sumber menyebutkan bahwa Tiongkok telah memiliki rancangan pesawat generasi terbarunya sejak era 1980-an (Chang & Dotson, 2012). Adalah badan intelijen milik AS, *Of-*

fice of Naval Intelligence (ONI) yang pertama kali memperoleh informasi terkait program J-XX Tiongkok. Melalui informasi ini, ONI memprediksi bahwa pesawat J-20 siap dioperasikan Tiongkok pada tahun 2015. Tidak hanya AS, Taiwan dan India memberi prediksi tersendiri mengenai masa operasional pesawat J-20; India memperkirakan masa operasional pesawat J-20 dalam periode yang sama dengan prediksi ONI, sedangkan Taiwan memperkirakan lima tahun lebih cepat (Chang & Dotson, 2012).

Tidak ada informasi lebih lanjut hingga pada 2008, ketika media Tiongkok melaporkan bahwa desain akhir untuk pesawat J-20 telah ditetapkan dan memasuki tahap produksi. Setahun berselang, wakil ketua angkatan udara Tiongkok Jenderal He Weirong menyampaikan bahwa uji coba pesawat terbaru Tiongkok dilakukan dalam waktu yang tidak terlalu lama. Menanggapi pernyataan Menteri Pertahanan AS Robert Gates mengenai minimnya kemungkinan Tiongkok untuk mengerahkan armada terbarunya hingga tahun 2020, He menyebutkan bahwa pesawat J-20 akan memperkuat PLAAF antara tahun 2017 hingga 2019 (Chang & Dotson, 2012).

Berbagai pertanyaan yang menyertai pengembangan program J-XX akhirnya terkuak pada Januari 2011, bersamaan dengan dilaksanakannya uji coba pesawat J-20 untuk pertama kalinya. Melalui uji coba tersebut, sejumlah analis pertahanan meyakini bahwa pesawat J-20 nantinya digunakan untuk keperluan multifungsi dalam radius yang jauh (Cordesman, Hess, & Yarosh, 2013; Bronk, 2018). Sepanjang tahun 2011, Tiongkok dilaporkan telah melakukan uji coba pesawat terbarunya sebanyak 60 kali (Chang & Dotson, 2012). Pada tahun 2016, pesawat J-20 akhirnya diperkenalkan melalui pameran dirgantara dua tahunan Zhuhai Airshow. Dua unit purwarupa J-20 melakukan terbang lintas di hadapan publik Tiongkok dengan menunjukkan kemampuan manuveribilitasnya. Tidak hanya dipamerkan melalui atraksi *fly-pass*, keduanya turut dipamerkan di darat walaupun tidak semua pengunjung bisa melihat lebih dekat dengan alasan kerahasiaan desain (BBC, 2016).

Setahun setelah uji coba pertama pesawat J-20, secara mengejutkan Tiongkok kembali menguji coba pesawat siluman keduanya. Pesawat yang dimaksud adalah J-31 produksi *Shenyang Aircraft Corporation*. Kemunculannya di hadapan publik dibuat jauh lebih cepat daripada pesawat J-20 dengan penempatan model J-31 yang dipamerkan dalam Zhuhai Airshow 2012. Oleh mantan wakil kepala editor majalah *Aviation World* Bai Wei, seperti dikutip *Global Times*, penempatan model J-31 ditujukan untuk menjaring pembeli mancanegara (Xu, 2012).

Pesawat J-31 memiliki ukuran yang lebih kecil daripada pesawat J-20 dan dibentuk sedemikian rupa menyerupai pesawat F-35 buatan AS. Hal ini menguatkan spekulasi terkait pencurian yang dilakukan peretas yang terafiliasi dengan pemerintah Tiongkok dalam pengembangan J-31. Seperti diberitakan Reuters, pada tahun 2007 Tiongkok dilaporkan telah mencuri data-data desain dan elektronik terkait pengembangan *Joint Stealth Fighter*. Data yang dicuri memang bukan termasuk data yang bersifat sangat rahasia, akan tetapi hal ini menimbulkan kekhawatiran di kalangan petinggi militer AS. Salah seorang di antaranya menyebutkan pencurian data tersebut menjadi “masalah yang besar” sebab hal itu “menjadikan lawan-lawan AS mampu mengembangkan pesawat generasi kelima modelnya tersendiri dengan lebih cepat.” (Alexander, 2013)

Pemerintah Tiongkok tidak memberikan tanggapan apapun terkait pernyataan tersebut, dan tetap meneruskan pengembangan pesawat siluman keduanya. Dalam pagelaran kedirgantaraan Zhuhai Airshow 2014 pesawat J-31 kembali dipamerkan, namun yang kali ini dipamerkan sudah berbentuk purwarupa dan tinggal menjalani uji terbang. Berlangsungnya penerbangan perdana J-31 menjadikan Tiongkok sebagai negara kedua yang mengembangkan lebih dari satu pesawat siluman dalam rentang waktu yang singkat, setelah AS melalui program *Advanced Tactical Fighter* pada tahun 1991.

Alasan Pengembangan Pesawat Siluman J-20 dan J-31 oleh Angkatan Udara Tiongkok Peningkatan Kekuatan Nasional Tiongkok

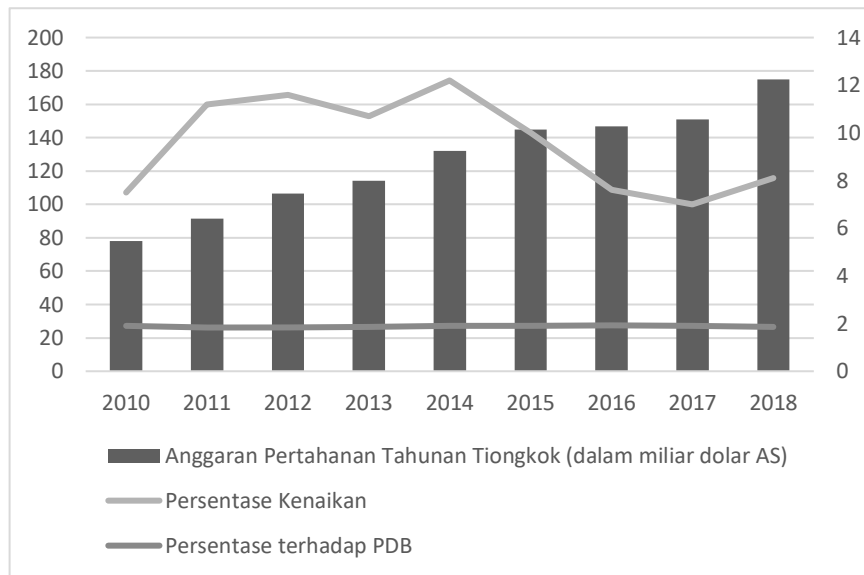
Pengembangan pesawat siluman oleh Tiongkok didasarkan atas dua alasan. Alasan pertama Tiongkok ingin meningkatkan kekuatan nasionalnya, khususnya kekuatan militernya. Berkaitan dengan peningkatan kekuatan militer Tiongkok, modernisasi PLA dilakukan pada era Deng di mana Tiongkok selama masa tersebut mengalami pertumbuhan ekonomi secara besar-besaran. Setelah meninggalnya Mao Zedong, kekuasaan dipegang sementara oleh Hua Guofeng sebelumnya akhirnya diserahkan kepada Deng Xiaoping. Pada masa pemerintahannya, Deng berhasil mengubah Tiongkok yang terpuruk akibat mismanajemen yang dilakukan Mao Zedong menjadi salah satu negara dengan perekonomian terbesar di dunia. Pertemuan Komite Pusat PKT yang diselenggarakan tepat sebelum pergantian tahun 1978/1979 mengesahkan perlunya PKT untuk berbenah dan memperbaiki kinerjanya dalam menciptakan modernisasi Tiongkok. Kebijakan “*reform and opening-up*” Deng secara perlahan mengikis ajaran-ajaran komunisme yang teramat kental dan terlalu menitikberatkan aspek ideologis, namun secara bersamaan menerapkan nilai-nilai kapitalisme melalui pem-

bukaan diri terhadap pasar dan investasi asing. Guna meningkatkan arus ekspor dan impor barang dari dan menuju Tiongkok, pada Juli 1979 Tiongkok mengembangkan zona ekonomi khusus di sejumlah kota wilayah tenggara Tiongkok seperti Shenzhen, Zhuhai, Shantou dan Xiamen. Semenjak itu reformasi ekonomi terus digalakkan dari tingkat rumah tangga hingga perusahaan milik negara (People's Daily Online, 2019). Berkat kebijakan ini, Tiongkok mengalami perkembangan pesat dengan hitungan waktu yang relatif singkat. Hal ini seperti diungkapkan presiden Bank Dunia, Jim Yong Kim melalui sambutannya dalam pembukaan *China International Import Expo* pada November silam (Kim, 2018):

“By embracing reforms and openness in its development model, China has increased its per capita income 25-fold, and more than 800 million Chinese people lifted themselves out of poverty as a result—more than 70 percent of the total poverty reduction in the world.”

Kemajuan ekonomi membuat Tiongkok mampu memenuhi sebagian besar aspek kehidupannya, termasuk meningkatkan kekuatan militer guna menjamin keamanan dan stabilitas Tiongkok. Pertumbuhan ekonomi Tiongkok berimplikasi pada anggaran pertahanan Tiongkok yang selalu meningkat tiap tahunnya. Untuk tahun ini Tiongkok mengalokasikan RMB 1,19 triliun (USD 177,61 miliar) untuk keperluan pertahanan (Johnson, 2019). Angka ini sedikit lebih tinggi dibanding tahun-tahun sebelumnya, yaitu RMB 1,11 triliun (USD 175 miliar) di tahun 2018 dan RMB 954 miliar (USD 146,67 miliar) di tahun 2016. Alokasi ini menjadikan Tiongkok sebagai negara dengan anggaran pertahanan terbesar setelah AS yang menempati peringkat pertama. Akan tetapi, dilihat secara persentase kenaikannya, anggaran pertahanan Tiongkok tiap tahunnya mengalami fluktuasi. Persentasenya terhadap PDB relatif stagnan dengan besaran rata-rata mencapai 2 persen dari total PDB.

Grafik Peningkatan Anggaran Pertahanan Tiongkok 2010-2018



Sumber: diolah dari berbagai sumber

Anggaran pertahanan yang besar membuat Tiongkok mampu memodernisasi angkatan bersenjata secara keseluruhan. Tidak hanya pesawat siluman, Tiongkok menginvestasikan sebagian besar anggarannya untuk memperoleh teknologi-teknologi canggih seperti kapal induk, kapal selam bertenaga nuklir, rudal balistik, hingga kecerdasan buatan (Lee, 2019).

Angkatan bersenjata Tiongkok, khususnya angkatan lautnya, hingga saat ini baru diperkuat melalui kepemilikan satu unit kapal induk bernama *Liaoning*. Akan tetapi, per April 2017 Tiongkok dikabarkan tengah membangun dua unit kapal induk lainnya, dengan satu unit di antaranya dirancang dengan spesifikasi yang berbeda (GlobalSecurity.org, 2019). *Liaoning* merupakan kapal induk pertama Tiongkok yang sebelumnya dimiliki angkatan laut Ukraina. Pembelian *Liaoning* mengakhiri pergolakan panjang di antara petinggi PLA dalam memandang signifikansi kapal induk dalam pertahanan Tiongkok (Scobell, McMahon, & Cortez, 2015).

Setelah *Liaoning*, Tiongkok membangun dua kapal induk baru yaitu Type 001A dan Type 002. Type 001A memiliki spesifikasi serupa dengan *Liaoning*, hanya saja dengan ukuran dan kapasitas angkut yang sedikit lebih besar. Kapal Type 001A sampai sekarang berada dalam tahapan uji coba dan diperkirakan memasuki tahap operasional pada akhir tahun ini. Kapal induk yang saat ini sedang dibangun, Type 002, berbeda lagi. Perbedaan mendasar terletak pada penggunaan ketapel untuk meluncurkan pesawat, tidak seperti dua kapal induk sebelumnya yang menggunakan *ski-ramp* di bagian anjungan (O'Rourke, 2019). Penggunaan

ketapel atau lazim disebut sistem CATOVAR³ tidak hanya mempersingkat waktu peluncuran pesawat, namun juga kapasitas persenjataan yang dapat dibawa untuk menjalankan operasi serta mengurangi resiko kerusakan *airframe* pesawat (O'Rourke, 2019).

Selain membangun kapal induk, Tiongkok turut mengembangkan sistem persenjataan angkatan laut lainnya dengan membangun kapal selam bertenaga nuklir. Kapal selam, terutama yang menggunakan tenaga nuklir, merupakan komponen penting dalam militer sebuah negara. Tenaga nuklir memungkinkan sebuah kapal selam untuk berlayar dengan jarak hampir tak terhingga sekaligus menyelam dalam jangka waktu panjang. AS, Inggris, Prancis, dan Rusia menjadikan kapal selam sebagai komponen tri-matra kekuatan nuklir nasionalnya. Seakan tidak ingin ketinggalan, Tiongkok mengembangkan kekuatan nuklir bawah lautnya dengan membangun kapal selam balistik nuklirnya sendiri.

Modernisasi yang dilakukan angkatan bersenjata Tiongkok turut disesuaikan dengan kebijakan pertahanan yang dicanangkan pemerintah. Sesuai dengan *China's Military Strategy* yang dikeluarkan tahun 2015, salah satu tugas utama yang menjadi kewajiban angkatan bersenjata Tiongkok yaitu mengatasi segala bentuk ancaman militer dan keadaan darurat, serta melindungi kedaulatan dan keamanan wilayah teritorial Tiongkok di darat, laut, maupun udara; melindungi upaya unifikasi Tiongkok dan Taiwan; melindungi keamanan dan kepentingan nasional Tiongkok dalam ranah baru; melindungi kepentingan nasional Tiongkok di luar negeri, mempertahankan kemampuan deterensi strategis dan menjalankan kemampuan penyerangan balik dengan kekuatan nuklir; ikut serta dalam kerja sama keamanan regional dan internasional, serta menjaga perdamaian regional dan dunia; memperkuat upaya dalam melawan tindakan infiltrasi, separatisme, dan terorisme demi menjaga keamanan dan stabilitas sosial politik Tiongkok, menjalankan tugas-tugas lain seperti memberikan bantuan bencana dan pertolongan darurat, fungsi perlindungan bagi anggota pemerintahan dan individu penting lainnya, serta mendukung pembangunan ekonomi dan sosial nasional.

Eksistensi Amerika Serikat dan India sebagai Ancaman di Regional Asia

Perubahan yang dilakukan oleh Deng Xiaoping dan pemimpin selanjutnya telah membawa Tiongkok pada kebangkitannya di kancah internasional. Seiring meningkatnya posisi dan peran Tiongkok, banyak negara menaruh kekhawatiran akan potensi perubahan tatanan dunia sebagai konsekuensi dari kelahiran negara adidaya baru yang kerap kali berakhir dengan perang. Pemerintah Tiongkok menanggapi kekhawatiran tersebut melalui '*China's*

³ *Catapult-Assisted Take-Off But Arrested Recovery*

peaceful development'; Tiongkok meyakinkan dunia bahwa kebangkitannya dilakukan melalui cara-cara damai dan tidak akan menimbulkan pengaruh buruk bagi dunia internasional. Akan tetapi, dalam realitanya beberapa kebijakan yang dikeluarkan Tiongkok tidak hanya menimbulkan ancaman bagi negara-negara kawasan melainkan negara-negara seperti AS dan India.

Seiring meningkatnya kekuatan militer Tiongkok berbagai cara dilakukan oleh Beijing untuk memperoleh kembali Taiwan ke dalam pangkuan Tiongkok, termasuk menggunakan kekuatan militer jika dipandang perlu. Tiongkok juga bersitegang dengan Jepang manakala Tiongkok membentuk *air defense identification zone* (ADIZ) di atas perairan Laut Tiongkok Timur pada 23 November 2013. Richard Bitzinger, dalam sebuah tulisannya, mengomentari pembentukan *East China Sea ADIZ* yang dilakukan Tiongkok yang berbeda dengan ADIZ negara lain: pembentukan zona yang mencakup kepulauan Senkaku/Diaoyu yang diperseketakan dengan Jepang dan kewajiban seluruh pesawat sipil asing yang memasuki *East China Sea ADIZ* untuk melaporkan diri kepada otoritas berwajib (Bitzinger, *China's ADIZ: South China Sea Next?*, 2013). Tiongkok juga terlibat dalam sengketa dengan sejumlah negara di kawasan Asia Tenggara mengenai klaim *nine-dash line* di Laut Tiongkok Selatan. Dari seluruh isu kontroversial yang melibatkan Tiongkok, sengketa Laut Tiongkok Selatan agaknya menjadi isu yang paling banyak mencuri perhatian dunia internasional. Besarnya kepentingan yang dimiliki *claimant states* dan aktor eksternal menjadikan isu ini semakin kompleks dan sulit diselesaikan (Huang & Billo, 2015). Laut Tiongkok Selatan merupakan wilayah perairan dengan luas keseluruhan mencapai 3,7 juta kilometer persegi, menjadikannya sebagai salah satu laut terluas di dunia. Besarnya Laut Tiongkok Selatan berbanding lurus dengan potensi kekayaan sumber daya alam yang terkandung di dalamnya. *Chinese National Offshore Oil Company*, perusahaan milik Tiongkok yang bergerak di bidang eksplorasi minyak menyatakan bahwa walaupun sulit menentukan jumlah pastinya, namun kandungan minyak bumi dan gas alam di Laut Tiongkok Selatan diperkirakan mencapai 125 miliar barel dan 500 triliun kaki kubik (Huang & Billo, 2015). Tentunya hal ini mampu membawa keuntungan bagi negara yang memiliki klaim atas wilayah Laut Tiongkok Selatan. Selain kandungan minyak bumi dan gas alam yang melimpah, Laut Tiongkok Selatan merupakan perairan yang kaya dengan hasil ikan dengan perkiraan hasil tangkapan tahunan mencapai 7,5 ton per kilometer persegi (Huang & Billo, 2015).

Isu terakhir yang memicu kekhawatiran dari dunia internasional, khususnya India, yaitu inisiasi megaproyek yang dilakukan pemerintah Tiongkok melalui kerangka *Belt and Road*

Initiative (BRI). BRI dibentuk untuk meningkatkan interdependensi ekonomi dan perdagangan negara-negara anggotanya melalui pembangunan infrastruktur transportasi, energi hingga digital (Thussu, 2018). Caranya dengan menyatukan Tiongkok dengan negara-negara Asia Tengah dan Eropa melalui jalur darat bernama *Silk Road Economic Belt* dan *The 21st Maritime Silk Road* yang menghubungkan Tiongkok dengan kawasan Asia Tenggara, Asia Selatan, Afrika hingga Eropa melalui Laut Tiongkok Selatan dan Samudera Hindia (Kurniawan, 2016). Apa yang kemudian menimbulkan kekhawatiran dari India adalah proyek *China-Pakistan Economic Corridor* sebagai salah satu komponen *Silk Road Economic Belt*. Proyek *China-Pakistan Economic Corridor* melintasi wilayah Kashmir yang dipersengketakan dengan Pakistan. Sengketa India-Pakistan atas Kashmir sudah terjadi bersamaan dengan kemerdekaan keduanya dari persemakmuran Inggris pada tahun 1947. Adanya saling klaim kepemilikan disertai besarnya kepentingan nasional yang dimiliki India dan Pakistan seperti akses sumber daya alam dan ekonomi seringkali menyebabkan pecahnya perang seperti terjadi pada tahun 1947-1948, 1965, 1999, hingga yang terbaru pada bulan Februari silam (Snow, 2016; Singh, 2017). Kedekatan Pakistan dan Tiongkok, ditambah dengan hubungan India-Pakistan yang masih memanas dapat berdampak terhadap keberlangsungan proyek BRI—dan hubungan India-Tiongkok secara umum. Potensi ancaman terhadap kedaulatan dan integritas wilayah bukan satu-satunya alasan India bersikap skeptis terhadap BRI. Baruah (2018) menyebutkan kurangnya transparansi Beijing dalam implementasi BRI dan peningkatan hubungan dengan negara-negara sekitar membuat New Delhi dengan tegas menolak eksistensi BRI di kawasan Asia Selatan.

Potensi ancaman yang ditimbulkan Tiongkok memicu respons dari AS dan India untuk melakukan perimbangan kekuatan. Perimbangan kekuatan AS dilakukan melalui keberadaan pasukan militernya di Jepang dan Korea Selatan yang sudah bertahan selama tujuh dekade. Eksistensi AS di kawasan Asia Pasifik dilakukan atas beberapa motif; awalnya ditujukan untuk mengalahkan Jepang selama Perang Dunia II, kemudian membendung pengaruh Uni Soviet dan ideologi komunismenya, mengawasi pengembangan senjata pemusnah massal yang dilakukan Korea Utara seiring keruntuhan Uni Soviet, perpanjangan tangan dari kampanye global melawan terorisme pasca Peristiwa 9/11, dan tentu saja kebangkitan Tiongkok.

Respons India terhadap kebangkitan—dan potensi ancaman—Tiongkok dilakukan dengan menyiapkan sejumlah kebijakan sebagai bentuk perimbangan kekuatan sekaligus menunjukkan posisi India sebagai pemain besar di kawasan Asia Selatan dalam sebuah kerangka besar bernama *Act East Policy*. Kebijakan *Act East* pada dasarnya merupakan revisi

dari kebijakan *Look East* yang diinisiasi oleh Perdana Menteri Narasimha Rao pada tahun 1991. Kebijakan ini diluncurkan setelah PM Rao melihat bahwa India mengalami berbagai jenis permasalahan yang mengurangi posisi India di mata internasional (Indraswari, 2018). Kebijakan *Look East* yang dijalankan India memiliki tiga strategi utama, yaitu untuk memperbarui hubungan politik dengan negara di Asia khususnya negara-negara di Asia Tenggara, meningkatkan interaksi ekonomi melalui perdagangan dan investasi, serta memperkuat hubungan strategis dengan negara-negara ASEAN. Ketiga strategi tersebut diwujudkan ke dalam langkah nyata ketika India menjadi mitra sektoral pada tahun 1992, mitra dialog pada tahun 1996 dan mitra dalam tingkat KTT pada tahun 2002 (ASEAN, 2019). Bersama dengan peningkatan hubungan politik antara keduanya, hubungan ekonomi juga turut mengalami peningkatan signifikan. Dengan semakin menguatnya pengaruh Tiongkok menjadikan India perlu mengubah prioritas kebijakannya. Hasilnya, pada pemerintahan PM Narendra Modi mengubah kebijakan *Look East* menjadi kebijakan *Act East* yang banyak dipusatkan kepada aspek militer. Upaya perimbangan India melibatkan banyak pihak; tidak terbatas pada negara-negara Asia Tenggara melainkan hingga Asia Timur dan Pasifik Selatan. Tidak ketinggalan pula upaya-upaya yang dilakukan India dalam memperkuat hubungan pertahanan dengan negara-negara kawasan Asia Selatan.

Setelah terpilih pada tahun 2014, PM Modi mengawali masa jabatannya dengan melakukan kunjungan ke Seychelles dan Mauritius. Apa yang dilakukan PM Modi tentu bukan sekadar kunjungan biasa melainkan dapat dilihat sebagai upaya penguatan hubungan India dengan negara-negara tersebut demi menciptakan keamanan maritim di Samudera Hindia serta menjamin terpenuhinya kepentingan nasional India (Indraswari, 2018). Strategi keamanan maritim turut disiapkan dengan menekankan kerja sama multilateral. Seperti contoh, di bawah PM Modi India kembali menghidupkan kerja sama trilateral dengan Sri Lanka dan Maladewa. Kerja sama tersebut sebenarnya sudah terbentuk oleh perdana menteri sebelumnya di tahun 2011, akan tetapi tidak ada perkembangan lebih lanjut dengan alasan kurangnya perhatian dan urgensi pemerintah India dalam isu keamanan Samudera Hindia (Mohan, 2015). Melalui kerja sama India-Sri Lanka-Maladewa, penasihat keamanan nasional tiap-tiap negara dapat bertukar informasi mengenai berbagai isu yang mengancam keamanan pesisir Samudera Hindia dan merumuskan alternatif penanggulangannya.

Kesimpulan

Dewasa ini, Tiongkok berada dalam petualangannya untuk menjadi aktor yang dominan dalam struktur internasional. Awal kelam yang dialami menjadi bahan pembelajaran bagi

Beijing untuk terus memperbaiki diri. Proses pembukaan diri terhadap ‘dunia luar’ sejak era Deng telah membawa Tiongkok pada masa kejayaannya. Perekonomian yang meningkat drastis mendorong adanya reformasi dan modernisasi dalam militer Tiongkok yang sempat terhenti akibat mismanajemen Mao. Tentu tujuannya tidak lain untuk menciptakan angkatan bersenjata Tiongkok sebagai angkatan bersenjata kelas dunia. Salah satunya dilakukan melalui pengembangan pesawat tempur siluman J-20 dan J-31.

Pengembangan pesawat siluman oleh Tiongkok didasarkan atas dua alasan. Alasan pertama Tiongkok ingin meningkatkan kekuatan nasionalnya, khususnya kekuatan militernya. Berbicara mengenai peningkatan kekuatan militer, modernisasi PLA dilakukan pada era Deng di mana Tiongkok selama masa tersebut mengalami peningkatan ekonomi berkat kebijakan reformasi ekonomi dan pembukaan Tiongkok terhadap pasar dan investasi asing. Berkat kebijakan ini, perekonomian Tiongkok meroket dalam hitungan waktu yang relatif singkat. Tentu dengan kemajuan ekonomi membuat Tiongkok mampu memenuhi sebagian besar aspek kehidupannya, termasuk meningkatkan kekuatan militer guna menjamin keamanan dan stabilitas Tiongkok. Anggaran pertahanan Tiongkok terus mengalami peningkatan dan menjadi negara dengan anggaran pertahanan terbesar setelah AS. Tiongkok banyak melakukan modernisasi di seluruh matra PLA, seperti pembelian dan pembangunan kapal induk bagi angkatan laut Tiongkok dan modernisasi rudal balistik berbagai jenis dan jarak tempur untuk berbagai keperluan, dengan mengacu pada kebijakan pertahanan yang dikeluarkan pemerintah Tiongkok.

Alasan kedua yaitu untuk mengimbangi eksistensi AS dan India sebagai ancaman Tiongkok. Meningkatnya kekuatan nasional Tiongkok berimplikasi pada dikeluarkannya sejumlah kebijakan kontroversial sebagai jalan untuk menunjukkan Tiongkok sebagai aktor berpengaruh di kawasan maupun dunia, contohnya seperti meningkatkan ketegangan dengan Taiwan sebagai bagian dari wilayah kedaulatan Tiongkok, sengketa dengan Jepang terkait pembentukan *Air Defense Identification Zone* di wilayah perairan Laut Tiongkok Timur, sengketa Laut Tiongkok Selatan dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara, serta berbagai megaprojek yang diinisiasi Tiongkok melalui kerangka *Belt and Road Initiative*. Tindakan ini mendorong adanya upaya perimbangan yang dilakukan oleh AS melalui penempatan pasukan dan armada angkatan lautnya di Jepang dan Korea Selatan, serta oleh India dengan menjalin kerjasama dengan negara-negara di wilayah Samudera Hindia dalam rangka membendung perluasan pengaruh Tiongkok di kawasan tersebut.

Referensi

Buku

- ASEAN. (2019, Juli). *ASEAN-India Dialogue Relations Overview*. Retrieved from ASEAN: <https://asean.org/storage/2012/05/Overview-ASEAN-India-as-of-July-2019-fn.pdf>
- Baruah, D. M. (2018). *India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia (Working Paper)*. New Delhi: Carnegie India.
- Chang, A., & Dotson, J. (2012, April 5). *Indigenous Weapons Development in China's Military Modernization*. Retrieved from U.S.-China Economic and Security Review Commission Staff Research Report: <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China-Indigenous-Military-Developments-Final-Draft-03-April2012.pdf>
- Gray, C. S. (2005). *Strategy for Chaos: Revolutions in Military Affairs and the Evidence of History*. Portland, OR: Frank Cass Publishers.
- Gunston, B. (1988). *Stealth Warplanes*. London: Osprey Publishing, Ltd.
- Hallion, R. P., Cliff, R., & Saunders, P. C. (2012). *The Chinese Air Force: Evolving Concepts, Roles, and Capabilities*. Washington, D.C.: NDU Press.
- Huang, J., & Billo, A. (2015). *Territorial Disputes in the South China Sea: Navigating Rough Waters*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Indraswari, N. (2018). *"Act East" Policy as India's Response to China Expansion*. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Kaufman, A. A., & Mackenzie, P. W. (2009). *Field Guide: The Culture of the Chinese People's Liberation Army*. Alexandria, VA: The CNA Corporation.
- Lee, D. R. (2019). *The Prospect and Trend of Military Spending and Strategy in Rising China*. Seoul: East Asia Institute.
- Mas'od, M. (1990). *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES.
- Morgenthau, H. J., & Thompson, K. W. (1985). *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace* (6th ed.). New York: McGraw-Hill.

National Air & Space Intelligence Center. (2010). *People's Liberation Army Air Force 2010*. Ohio: National Air & Space Intelligence Center Public Affairs Office.

O'Rourke, R. (2019). *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities*. Congressional Research Service: Washington, D.C.

Shen, P.-L. (2012). China's Aviation Industry: Past, Present, and Future. In R. P. Hallion, R. Cliff, & P. C. Saunders, *The Chinese Air Force: Evolving Concepts, Roles, and Capabilities* (pp. 257-270). Washington, D.C.: NDU Press.

Shlapak, D. (2012). Equipping the PLAAF: The Long March to Modernity. In R. P. Hallion, R. Cliff, & P. C. Saunders, *The Chinese Air Force: Evolving Concepts, Roles, and Capabilities* (pp. 191-211). Washington, D.C.: NDU Press.

Sloan, E. C. (2002). *The Revolution in Military Affairs: Implications for Canada and NATO*. Montreal: The Centre for Security and Foreign Policy Studies and The Raoul-Dandurand Chair of Strategic and Diplomatic Studies.

Jurnal

Bitzinger, R. (2011). Modernising China's Military, 1997-2012. *China Perspectives*, 7-15.

Kompas Gramedia. (2015). Kebangkitan Militer China. *Angkasa Koleksi Spesial No. 93*, 80-86.

Kurniawan, Y. (2016). One Belt One Road (OBOR): Agenda Keamanan Liberal Tiongkok? *Politicia*, 7(2), 233-254.

Scobell, A., McMahon, M., & Cortez, A. C. (2015). China's Aircraft Carrier Program: Drivers. Developments, Implications. *Naval War College Review*, 68(4), 65-79.

Thussu, D. (2018). BRI: Bridging or breaking BRICS? *Global Media and China*, 3(2), 117-122.

Website

Alexander, D. (2013, Juni 20). *Theft of F-35 design data is helping U.S. adversaries - Pentagon*. Retrieved from Reuters: <https://www.reuters.com/article/usa-fighter->

hacking/theft-of-f-35-design-data-is-helping-u-s-adversaries-pentagon-idUSL2N0EV0T320130619

BBC. (2016, November 1). *Zhuhai air show: China J-20 fighter jet in public debut*. Retrieved from BBC: <https://www.bbc.com/news/business-37831714>

Bitzinger, R. (2013, Desember 2). *China's ADIZ: South China Sea Next?* Retrieved from RSIS: <https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/idss/2107-chinas-adiz-south-china-sea/>

GlobalSecurity.org. (2019, Maret 6). *China's Defense Budget*. Retrieved from GlobalSecurity.org: <https://www.globalsecurity.org/military/world/china/budget.htm>

GlobalSecurity.org. (2019, September 5). *CVA 002 aircraft carrier*. Retrieved from GlobalSecurity.org: <https://www.globalsecurity.org/military/world/china/cv-002.htm>

Johnson, J. (2019, Maret 5). *Chinese defense spending to grow 7.5% in 2019 as Beijing seeks 'world-class' military*. Retrieved from Japan Times: <https://www.japantimes.co.jp/news/2019/03/05/asia-pacific/politics-diplomacy-asia-pacific/chinese-defense-spending-grow-7-5-2019-beijing-seeks-world-class-military/#.XXTiKygzblV>

Kim, J. Y. (2018, November 5). *World Bank Group President Jim Yong Kim's Remarks at the Opening Ceremony of the First China International Import Expo*. Retrieved from World Bank: <https://www.worldbank.org/en/news/speech/2018/11/05/world-bank-group-president-jim-yong-kims-remarks-at-the-opening-ceremony-of-the-first-china-international-import-expo>

Mohan, C. R. (2015, Juni 18). *Modi and the Indian Ocean: Restoring India's Sphere of Influence*. Retrieved from Asia Maritime Transparency Initiative: <https://amti.csis.org/modi-and-the-indian-ocean-restoring-indias-sphere-of-influence/>

People's Daily Online. (2019, Januari 9). *Chronicle of reform and opening-up in China*. Retrieved from Telegraph: <https://www.telegraph.co.uk/peoples-daily-online/business/chronicle-reform-opening-up-china/>

Rhoads, E. J. (2018, December 1). *Lin Biao*. Retrieved from Encyclopaedia Britannica: <https://www.britannica.com/biography/Lin-Biao>

Xu, T. (2012, November 12). *Stealth fighter, attack helicopters to be featured at Airshow China 2012*. Retrieved from Global Times: <http://www.globaltimes.cn/content/743700.shtml>