

BAB III

KEPENTINGAN FILIPINA DI LAUT CHINA SELATAN

Dilihat dari kondisi dan ukurannya, sebagian besar Kepulauan Spratly tidak lebih dari pulau-pulau kecil, bukit-bukit pasir, batu karang, dan atoll yang diperkirakan berjumlah lebih dari seratus buah. Pulau yang terbesar adalah Pulau Thitu dengan panjang 1,5 km dan lebar 1 km, sedangkan Pulau Loaita adalah salah satu dari pulau-pulau yang terkecil dengan panjang kurang dari 300m.¹

Dari segi kekayaan alam, pulau-pulau tersebut tidak mempunyai sumber berarti yang bisa dikembangkan menjadi produksi pertanian. Sebagian besar pulau ditumbuhi pohon-pohon, rumput, hutan bakau dan daerah rawa. Hanya pohon-pohon kelapa dan sukun yang dapat dinikmati hasilnya. Tanaman lain seperti papaya, nanas, dan pisang baru dikenal pada tahun-tahun terakhir ini. Letak Laut China Selatan yang strategis karena menghubungkan dua samudra, menyebabkan perairan ini menjadi jalur pelayaran lalu lintas kapal-kapal niaga dan tanker untuk berbagai kepentingan ekonomi, politik maupun keamanan. Selain itu, Laut China Selatan mengandung sumber kekayaan laut baik hayati (misalnya perikanan) maupun nonhayati (misalnya minyak dan gas) yang diduga potensial di perairan, dasar laut dan tanah di bawahnya. Factor-faktor inilah yang menyebabkan pulau-pulau di Spratly yang berlokasi di perairan ini mempunyai arti yang sangat penting.²

¹ Asnani, Usman & Rizal Sukma. Konflik Laut China Selatan : Tantangan Bagi ASEAN. Jakarta: CSIS, 1997

² Ibid

Menurut ketentuan Konvensi Hukum Laut Baru (KHL) 1982 atau UNCLOS, Bab VIII, Pasal 121, ayat 1: “Pulau adalah daerah yang dibentuk secara ilmiah yang dikelilingi oleh air dan tidak ada di atas permukaan air pada saat air pasang”. Dalam ayat 2 dikemukakan bahwa “Kecuali dalam hal sebagaimana ditentukan dalam ayat 3, Laut Teritorial, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen suatu pulau ditetapkan sesuai dengan ketentuan konvensi...”. Ketentuan dalam ayat 3 menerangkan bahwa “batu karang yang tidak dapat mendukung kediaman manusia atau kehidupan ekonomi tersendiri tidak mempunyai ZEE atau Landas Kontinen”. Berdasarkan ayat-ayat tersebut, ketentuan –ketentuan ZEE dan Landas Kontinen tidak dapat diterapkan pada pulau-pulau Spratly yang terdiri dari karang-karang. Walaupun mungkin sulit untuk menentukan apakah karang-karang ini dapat didiami atau tidak, sebagian dari pulau-pulau Spratly dapat disebut pulau. Ini berarti sebagian dari pulau-pulau Spratly mempunyai Laut Teritorial 12 mil, Zona Tambahan 24 mil, ZEE 200 mil. Misalnya, Terumbu Layang-layang (Swallow Reef) telah dikembangkan Malaysia sebagai wilayah turis. Demikian pula Filipina telah menyatakan maksudnya untuk mengembangkan Pulau Pegasa sebagai wilayah turis. Vietnam juga telah membuka pelabuhan ikan di salah satu pulau Spratly. Selain itu, menurut UNCLOS Baru 1982 lalu lintas pelayaran internasional melalui laut teritorial negara pantai harus diperkenankan berdasarkan ketentuan-ketentuan hak lintas damai. Kapal-kapal asing tidak mempunyai hak lintas bebas di laut teritorial tersebut, negara-negara pantai juga mempunyai hak

untuk melakukan pemeriksaan dan hak pengejaran seketika (*hot pursuit*) di laut lepas.³

Dengan demikian negara-negara pantai yang menduduki pulau-pulau Spratly akan mempunyai hak-hak tidak saja atas sumber-sumber kekayaan laut yang terkandung di dasar laut dan perairan Laut China Selatan, tetapi juga pengawasan lalu lintas pelayaran regional maupun internasional yang akan melewati perairan ini. Perairan Laut China Selatan mengandung sumber kekayaan laut baik perikanan dan mineral yang diduga cukup potensial. Di bidang perikanan, Laut China Selatan merupakan salah satu wilayah perikanan yang terkaya di dunia yang emngandung berbagai macam jenis ikan baik uang disukai oleh orang-orang Asia (ikan yang berdaging lunak dan bertulang), maupun jenis-jenis ikan yang disukai oleh orang-orang Eropa (ikan tuna, ikan yang berpindah-pindah). Jenis-jenis ikan ini antara lain *mackerels, round scads, sardines, anchovies, carangids, ponny fish, red snappers, goat fish, thread breams, groupers, croakers, squids, cutterfish, dan shrimps*.⁴

Laut china Selatan juga mempunyai sumber-sumber kekayaan mineral yang sangat potensial seperti kobalt, tembaga, timah, fosfat, dan terutama gas dan minyak. Sampai saat ini perkiraan cadangan gas dan minyak bumi di wilayah Laut China Selatan masih menjadi perdebatan. Sementara pihak menyatakan rasa pesimis mereka atas potensi kekayaan minyak di kawasan Laut china Selatan. Misalnya perkiraan yang dikemukakan oleh Kepala biro majalah *Petroleum Intelligence Weekly* di Singapura menyatakan bahwa “kawasan ini merupakan

³ Ibid

⁴ Ibid

wilayah gunung berapi ketimbang wilayah sedimen dan terlalu muda untuk menjadi begitu seksi". Sebaliknya beberapa pengamat merasa optimis mengenai kekayaan gas dan minyak di Laut China Selatan. Salah satu pendapat menyatakan bahwa terdapatnya cekungan-cekungan endapan, seperti cekungan Palawan, Serawak, dan Liu Chow menunjukkan adanya kekayaan minyak dan gas yang potensial. Pengamat tersebut menyebutkan bahwa perusahaan minyak biasanya sering mengecilkan arti potensi minyak di suatu wilayah dengan harapan akan mendapat keuntungan yang lebih menguntungkan dari kontrak yang akan didapat.⁵

Sementara itu, sebagai jalur pelayaran lalu lintas kapal-kapal niaga dan tanker-tanker minyak, Laut China Selatan mempunyai arti penting bagi perdagangan regional dan internasional. Dalam lingkup regional, Laut China Selatan merupakan jalur pelayaran kapal-kapal niaga dan tanker-tanker minyak yang menghubungkan Korea, Jepang, China, dan Rusia ke Negara-negara Asia Tenggara dan sebaliknya. Perairan ini juga merupakan jalur pelayaran bagi perdagangan antarnegara Asia Tenggara, misalnya dari Filipina ke Malaysia, Singapura, Indonesia dan sebaliknya. Dalam lingkup internasional, perairan Laut China Selatan merupakan jalur pelayaran yang menghubungkan Asia Timur dengan Eropa, Afrika, dan Timur Tengah melalui Selat Malaka. Selain itu, dilihat dari sudut keamanan dan strategis, kawasan Laut China Selatan merupakan jalur pelayaran kapal-kapal perang bagi negara-negara besar. Karena lokasinya yang diapit oleh dua Samudra, jalur pelayaran Laut China Selatan strategis bagi misi pengintaian (*surveillance*),

⁵ Ibid

pencegatan kapal-kapal perang, dan maneuver Angkatan Laut untuk mengganggu lalu lintas kapal-kapal perang.⁶

Dengan demikian jelas betapa pentingnya penguasaan atas pulau-pulau Spratly yang tersebar di perairan laut China Selatan bagi negara-negara pantainya terutama Filipina. Begitu pula bagi negara-negara besar yang mempunyai berbagai kepentingan di perairan Laut China Selatan, tidak ingin penguasaan pulau-pulau di Spratly oleh negara-negara pantainya akan merugikan kepentingan mereka. Negara-negara besar menginginkan dijaminnya lalu lintas bebas bagi kapal-kapal mereka yang melewati kawasan tersebut.

A. Bidang Ekonomi

1) Minyak dan Gas

Bagi negara-negara pantai Laut China Selatan seperti Filipina, sumber kekayaan laut mineral, terutama gas dan minyak, merupakan salah satu produk yang penting bagi pembangunan suatu negara. Dengan timbulnya kekhawatiran akan makin berkurangnya hasil minyak di daratan, cadangan minyak di lepas pantai atau landas kontinen akan menjadi penting bagi negara-negara pantai di sekelilingnya di masa-masa mendatang, terutama China, Vietnam, dan Filipina.

China sangat memerlukan cadangan minyak untuk menunjang program modernisasinya. Produksi minyaknya yang mengalami peningkatan pada awal dasawarsa 1960-an dan 1970-an telah mengalami penurunan sejak dasawarsa 1970-

⁶ Ibid

an. Dalam tahun 1963-1974, produksi China meningkat rata-rata 24,6 persen per tahun, dari 48 juta barel pada tahun 1963 meningkat menjadi 150 juta barel pada tahun 1970, dan diperkirakan 487,5 juta barel pada tahun 1974. Tetapi dari tahun 1975 sampai tahun 1989, peningkatan produksi minyak China menurun dari 24,7 persen menjadi kira-kira 13 persen per tahun. Tidak jelas berapa tepatnya penurunan produksi minyak China pertahun, karena berbagai lembaga mempunyai perkiraan yang berbeda. Misalnya, Departemen Perindustrian dan Perdagangan Internasional di Tokyo menyebutkan tingkat penurunan produksi minyak China mencapai 11 persen per tahun pada tahun 1978. Perkiraan lain, yakni dari studi oleh *Central Intelligence Agency* (CIA), menyebutkan penurunan produksi minyak China sampai tahun 1990 mencapai tingkat rata-rata 10 persen per tahun.⁷ Hal inilah yang menyebabkan China menjadi salah satu dari sepuluh importir minyak terbesar di dunia sejak awal decade 90-an, karena jumlah produksi tidak mencukupi kebutuhan nasional China. Predikat tersebut dengan sendirinya membuat China harus selalu berusaha untuk mendapatkan suplai minyak dari luar negeri dalam jumlah cukup agar perekonomiannya tetap berjalan dan berkembang pesat. Kandungan minyak dan gas alam di kawasan ini membuat keterlibatan China tidak terelakkan.⁸

Pada tahun 2010, *United States Geological Society* (USGS) mensurvei sumber daya minyak bumi yang berada di Laut China Selatan. Mereka memperkirakan jumlah minyak bumi yang berada di area Laut China Selatan hanya

⁷ Ibid

⁸ Cipto, Bambang. *Hubungan Internasional di Asia Tenggara*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010

sebanyak 22 miliar barel dan 290 triliun kaki kubik gas alam yang mungkin ada. Mengambil pandangan global dari cadangan hidrokarbon yang belum ditemukan tersebut, data dari *Energy Information Agency* (EIA) menunjukkan potensi hidrokarbon di Laut China Selatan masih relative kecil.⁹

Namun, pada bulan November 2012, *Chinese National Offshore Oil Company* (CNOOC) memperkirakan bahwa Laut China Selatan memiliki sumber daya hidrokarbon sebanyak 125 miliar barel minyak bumi dan 500 triliun kaki kubik gas alam yang belum ditemukan, sekitar sepuluh kali lipat dari perkiraan Amerika Serikat tentang Minyak bumi dan dua kali lipat perkiraan gas alam yang terdapat di laut China Selatan. Dari kedua data yang dicantumkan oleh masing-masing pihak tersebut tentu menimbulkan pertanyaan tentang data mana yang benar-benar akurat. Kedua laporan China dan laporan Amerika Serikat tersebut mungkin dapat dipertemukan. USGS 2012 pada saat itu tidak mensurvey sumber daya alam gas hidrat, yang bahkan dalam catatan EIA, secara signifikan menyebutkan sumber daya gas nitrat banyak terdapat di sekitar kepulauan Paracel.¹⁰

Perusahaan minyak negara China sebelumnya tidak memiliki kemampuan untuk mengekstrak cadangan hidrat. Namun, pada tahun 2012 pengeboran rig di laut dalam pertama China, Yaitu CNOOC 981 (juga dikenal sebagai HYSY 981), mulai beroperasi di daerah Laut China Selatan dengan laporan pengeboran hingga kedalaman 2.335 meter. Selain itu, perusahaan minyak Nasional China menaruh

⁹ <http://globalriskinsights.com/2014/01/chinas-territorial-sovereignty-dispute-is-all-about-energy/> diakses pada tanggal 12 Desember 2015

¹⁰ Ibid

investasi yang sangat besar di dalam eksplorasi minyak bumi laut dalam yang sangat potensial ini, mereka juga telah menandatangani kontrak bagi hasil produksi pada tahun 2013 dengan British Petroleum (BP) di blok laut lepas pada kedalaman air 370 sampai 2300 meter. Presiden BP China menambahkan, bahwa ini merupakan dasar yang kuat untuk mensukseskan eksplorasi di masa depan untuk China. Rig air dalam (*water-deep rig*) ini bisa memberikan China kapasitas fisik untuk mengebor hamper di mana saja di laut China Selatan. Konsekuensi geopolitik ini termasuk signifikan mengingat bahwa Rig pengeboran bersifat *mobile*, dapat digunakan sebagai “alat politik” dan digerakkan ke daerah di dalam sengketa.¹¹

Strategi keamanan energy China mengatur untuk menjauhkan pasokan minyak ke gas nasional. EIA sebelumnya telah melaporkan bahwa 85% dari produksi minyak domestic China di laut lepas sudah tidak produktif, dengan hanya 15% dari cadangan dari pengeboran lepas pantai. Laporan ini menunjukkan bahwa produksi di dua ladang produksi minyak terbesar China (yaitu ladang minyak Daqing dan Shengli) menurun sebesar 3,4% dan 2,0% per tahun. Hal ini membuat keamanan energy China bergantung pada bidang off-shore atau mengimpor dari luar negeri.¹² Oleh karena itu, china mulai memperluas area pengeboran hingga laut lepas di area Laut China Selatan agar keamanan energy dalam negerinya aman.

Filipina juga sangat berkepentingan dengan sumber minyak lepas pantai di Laut China Selatan, karena negara ini juga sangat bergantung pada impor minyak sekitar 95 persen. Dengan adanya penemuan sumber minyak baru di lepas pantai

¹¹ Ibid

¹² Ibid

Palawan, diperkirakan ketergantungan negara ini pada impor minyak akan berkurang menjadi 85 persen. Oleh karena itu cadangan minyak di lepas pantai dan dasar laut di pulau-pulau Spratly yang dikuasai Filipina sangat penting untuk mengurangi ketergantungan tersebut.¹³

2) Perikanan

Kawasan Laut China Selatan dikenal kaya dengan ikan yang merupakan sumber gizi penduduk di sekitarnya. Ditinjau dari hasil lautnya yang melimpah di kawasan Laut China Selatan diperkirakan mampu menyediakan kebutuhan protein bagi satu milyar penduduk Asia, atau paling tidak 500 juta lebih penduduk kawasan pantai. Mengingat ikan merupakan sumber makanan dari alam yang selalu diproduksi, maka konflik di kawasan ini pun tidak dapat dilepaskan dari perburuan hasil laut tersebut.¹⁴

Ekspor produk perikanan Filipina ke China dan Hongkong telah berkembang pesat selama lima tahun terakhir, dari \$ 49.000.000 pada tahun 2009 menjadi hamper \$ 129.000.000 pada tahun 2013 dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 33 persen. Dan Filipina pada tahun 2013 hanya mengimpor sebanyak \$ 60.000.000 produk perikanan dari China. Sehingga jumlah nilai ekspor Filipina di bidang perikanan berjumlah lebih dari dua kali lipat dibandingkan dengan nilai impornya. Hongkong sendiri menyumbang sekitar 16 persen dari nilai total ikan yang diekspor dari Filipina pada tahun 2011 (sebagian besar sumber makanan laut yang bernilai

¹³ Cipto, Bambang (2010) Op. Cit

¹⁴ Ibid

tinggi yang dikirim ke China daratan adalah kiriman dari Filipina melalui Hongkong).¹⁵

Meskipun jumlah impor dari china masih signifikan, ekspor sumber daya perikanan Filipina mempunyai nilai kualitas yang lebih tinggi. Filipina memiliki perbedaan yang besar antara ekspor dan impor bila diukur dengan nilai kualitas dan harga, nilai ekspor perikanan Filipina rata-rata \$ 3.000 per ton, sedangkan nilai impor rata-ratanya kurang dari \$ 1.000 per ton. Struktur perdagangan perikanan ini dicontohkan dengan perdagangan ikan karang tropis yang langsung diekspor ke China. Perdagangan Ikan karang tropis hidup ini adalah perdagangan yang sangat penting di kawasan ini karena bernilai sekitar 1-2 milyar US dollar.¹⁶

Tata kelola sumber daya perikanan di Filipina dapat dikatakan sangat lemah, ditandai dengan rendahnya pengawasan dan tingginya tingkat korupsi. Hal ini memungkinkan China untuk memanfaatkan hal ini untuk langsung berburu ikan di wilayah territorial Filipina. Pencurian ikan di perairan Filipina oleh kapal-kapal nelayan China merupakan kejadian yang umum terjadi. Antara maret 1995 sampai dengan Mei 2014 di provinsi Palawan, sejumlah 95 kapal ditahan, dimana sebanyak 42 kapal berasal dari China. Dari penangkapan tersebut sebanyak 1.164 orang ditahan, diantaranya 640 orang berkewarganegaraan China.¹⁷

Sementara pencurian ikan belum menjadi fokus perhatian pemerintah Filipina, kapal-kapal China dengan leluasa mengakses sumber daya perikanan yang

¹⁵ <http://thedi diplomat.com/2015/02/china-and-the-south-china-sea-resource-grab/> diakses pada tanggal 15 Desember 2015

¹⁶ Ibid

¹⁷ Ibid

bernilai sangat tinggi dan spesies-spesies lain yang keberadaannya ternacam punah. Contohnya kasus besar yang melibatkan kapal berbendera China Hoi Wan pada akhir tahun 2006, terbukti mencuri lebih dari 300 ekor ikan karang napoleon hidup, ikan ini dijual dengan harga \$ 600 per kilogram di restoran-restoran Beijing. Spesies ikan ini termasuk langka dan jumlahnya terus menurun dengan cepat dikarenakan penangkapan ikan secara illegal. Produk laut lainnya yang bernilai tinggi dan langka adalah seperti penyu, beberapa jenis ikan karang, sirip hiu yang semuanya adalah produk-produk laut yang dilarang diperjualbelikan di Filipina. Beberapa tempat yang sering terjadi pencurian ikan adalah di beberapa tempat yang sering menjadi lokasi perkembangbiakan penyu, dan di lokasi-lokasi terumbu karang yang kaya akan ikan-ikan laut.¹⁸

Sistem peradilan yang lemah di Filipina dan tekanan politik dari China sering kali menggagalkan penangkapan pelaku pencurian ikan. Kelompok-kelompok pemerhati lingkungan sudah lama memprotes tekanan dari pemerintah China dalam beberapa kasus. Memang, sejumlah besar insiden pencurian ikan tidak mencapai tahap pengadilan dan hilang tidak terdokumentasikan. Kelemahan dalam pemerintahan Filipina menciptakan kondisi yang memudahkan pelaku pencurian ikan illegal untuk tetap beroperasi di wilayah perairan Filipina. Peningkatan permintaan untuk sumber daya ikan telah menghasilkan pola eksploitasi sumber daya laut yang tak terkendali.¹⁹

¹⁸ Ibid

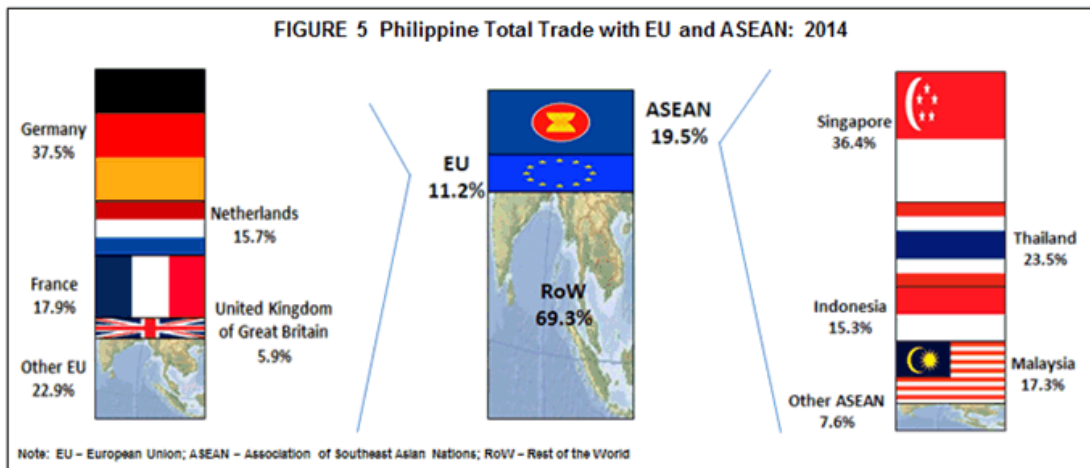
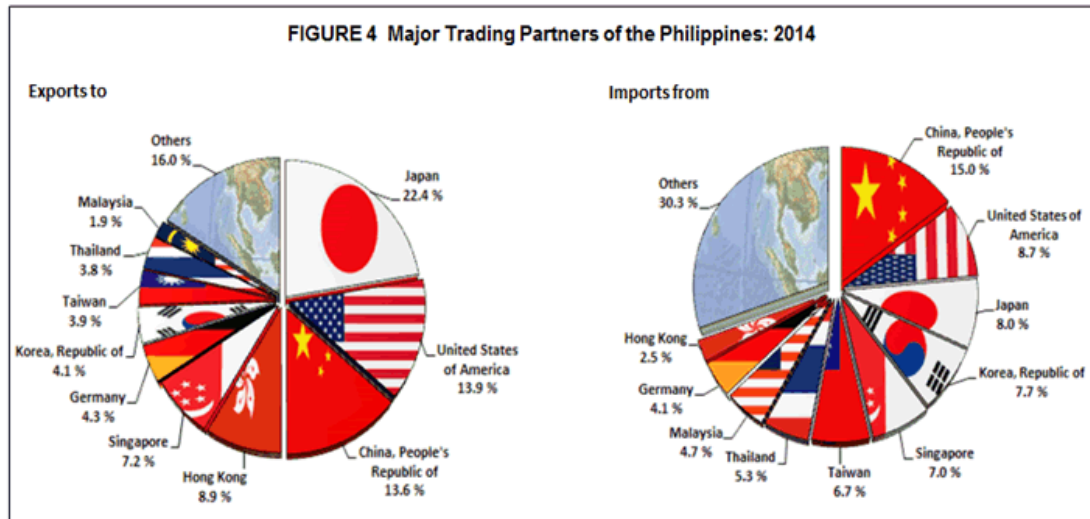
¹⁹ Ibid

3) Lalu Lintas Ekspor

Perairan Laut China Selatan juga sangat penting bagi pengangkutan barang-barang ekspor dan impor lewat laut tidak saja antara negara-negara pantai, tetapi juga antara negara-negara di luar kawasan Laut China Selatan seperti AS, Jepang, Korea Selatan, dan Rusia. Bagi negara-negara pantai seperti Malaysia, Filipina, dan Brunei perairan Laut China Selatan sangat penting bagi perdagangan luar negeri mereka. Bagi Filipina yang berbatasan langsung dengan Laut China Selatan, kawasan laut ini adalah kawasan utama dalam transportasi ekspor Import. Hal ini bisa dilihat dari data statistic perdagangan luar negeri Filipina di tahun 2014.

Total Perdagangan Luar Negeri Filipina di tahun 2014 berjumlah 127.500 milyar US Dollar, angka ini tumbuh sekitar 7 persen dari 119.108 milyar US Dollar pada tahun sebelumnya. Dari jumlah total perdagangan tersebut. Perdagangan dengan Jepang tercatat sebanyak 15 persen dari total perdagangan keseluruhan Filipina. Di susul negara-negara ASEAN sebesar 19,5 persen atau sebanyak 24.863 milyar US Dollar. Dan Uni Eropa sebesar 11,2 persen dari totl jumlah perdagangan luar negeri Filipina di tahun 2014.²⁰

²⁰ <https://psa.gov.ph/content/foreign-trade-statistics-philippines-2014> Diakses pada tanggal 20 desember 2015



Sumber Gambar : FOREIGN TRADE STATISTICS OF THE PHILIPPINES: 2014 by

<https://psa.gov.ph/content/foreign-trade-statistics-philippines-2014>

Dari penjelasan data di atas dapat ditarik informasi penting bahwa jumlah perdagangan Filipina yang melewati dan menggunakan jalur via laut China Selatan sebesar 45,7 persen dari total keseluruhan perdagangan luar negeri Filipina. Hal ini membuktikan bahwa Filipina sangat membutuhkan Laut China Selatan untuk menjadi jalur ekspor dan impornya. Jika Laut Selatan pada nantinya berhasil direbut oleh China, Filipina dan negara-negara di kawasan tersebut khawatir karena jalur

pelayaran dan navigasi maritim akan sepenuhnya diatur dan dikontrol oleh China, dan kebebasan berlayar dan bernavigasi menjadi hilang di wilayah tersebut.

B. Bidang keamanan

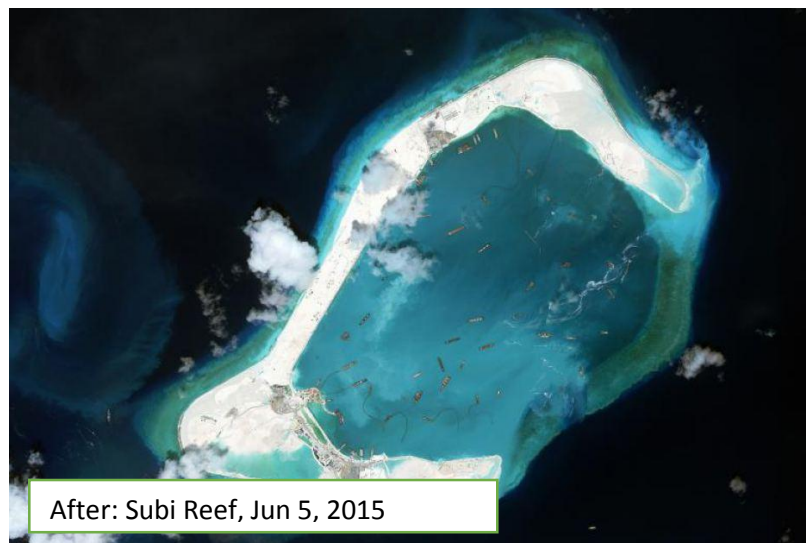
Bagi Filipina penguasaan atas pulau-pulau Spratly (kelompok Kalayaan) di kawasan Laut China Selatan sangat terkait kepada kepentingan keamanannya yang bersumber dari pengalaman masa lampau dalam perang dunia kedua, pulau-pulau atau karang-karang Spratly telah digunakan oleh Jepang sebagai pangkalan untuk menyerang Filipina. Oleh karena itu, untuk melindungi keamanannya, Filipina tidak akan membiarkan pulau-pulau Spratly yang dikuasainya jatuh ke negara lain.

Namun, pada awal tahun 2014, China diam-diam memulai operasi reklamasi besar-besaran sejumlah terumbu karang yang berpusat di tujuh terumbu karang di kepulauan Spratly. China telah mereklamasi lebih dari 3.000 hektar tanah di tujuh tempat di kepulauan Spratly dalam dua tahun terakhir. Dalam lahan reklamasi tersebut China menambahkan fasilitas lapangan terbang, mercusuar dan fasilitas pelabuhan yang mumpuni.²¹ Daftar-daftar pulau reklamasi yang dilakukan oleh China di kawasan Laut China Selatan adalah sebagai berikut :

- a) Subi Reef, Menurut Asia Maritime Transparency Initiative (AMTI), terumbu karang Subi Reef adalah pangkalan milik China paling utara di Kepulauan Spratly, hanya berjarak 25 km dari wilayah berpenduduk di Filipina. AMTI menyebutkan, China mereklamasi sekitar 4 juta meter kubik tanah dengan tujuan membangun landasan pacu. Di sini

²¹ Ibid

China telah membangun helipad dan fasilitas satelit. Tadinya terumbu karang ini bukanlah daratan tetap, karena akan tenggelam jika air laut sedang pasang naik.



Sumber Gambar : AMTI

- b) Fiery Cross Reef, AMTI memperkirakan China mereklamasi sedikitnya 3 juta meter kubik tanah di terumbu karang Fiery Cross Reef dan foto satelit menunjukkan landasan pacu sedang dibangun di sana. Panjang landasan pesawat itu sekitar 3 km, yang memungkinkan

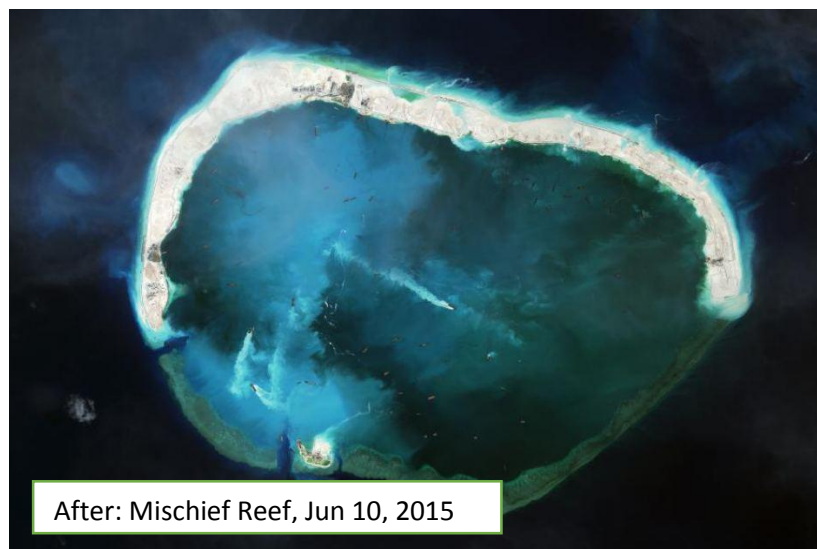
pendaratan pesawat berat militer. Fasilitas pelabuhan yang sedang dibangun juga diperkirakan mampu menampung tank-tank militer. Menurut AMTI, pembangunan di terumbu karang ini juga mencakup fasilitas pertahanan udara, radar, helipad dan mercusuar.



Sumber Gambar : AMTI

- c) Mischief Reef, Reklamasi di terumbu karang Mischief Reef diperkirakan telah dimulai sejak awal 2015, dengan tanah reklamasi

sebanyak 5,5 juta meter kubik. Di sini China memiliki fasilitas militer dan satelit komunikasi. Jalur masuk di terumbu itu juga telah dilebarkan. AMTI memperkirakan bahwa pelebaran jalur masuk itu menunjukkan China ingin membangun pangkalan armada Angkatan Laut di kawasan tersebut.



Sumber Gambar : AMTI

- d) Gaven Reef, China telah membangun pulau buatan seluas 300 meter kali 250 meter di terumbu karang Gaven Reef. Menurut laporan MATI,

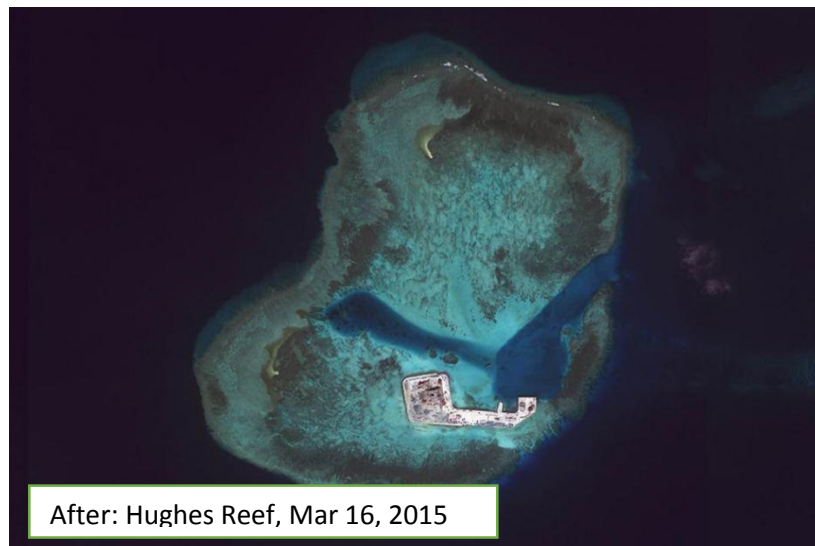
China telah menempatkan tentara dan perbekalan di Gaven Reef sejak 2003, dan setelah reklamasi besar-besaran oleh China, pulau diyakini memiliki fasilitas pelabuhan kapal, radar dan komunikasi satelit.



Sumber Gambar : AMTI

- e) Hughes Reef, Reklamasi dan pendirian bangunan di Hughes Reef tampaknya telah dimulai pada pertengahan 2014. IHS Jane's melaporkan bahwa fasilitas di Hughes Reef hampir identik dengan yang ada di Gaven Reef, terdiri dari bangunan utama yang menjadi

posko utama, dan sebuah menara radar untuk mendeteksi pesawat terbang.



Sumber Gambar : AMTI

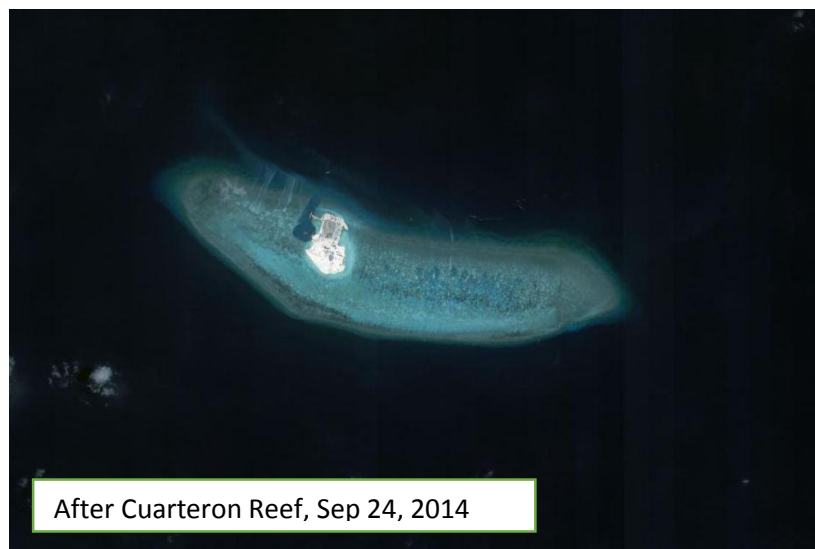
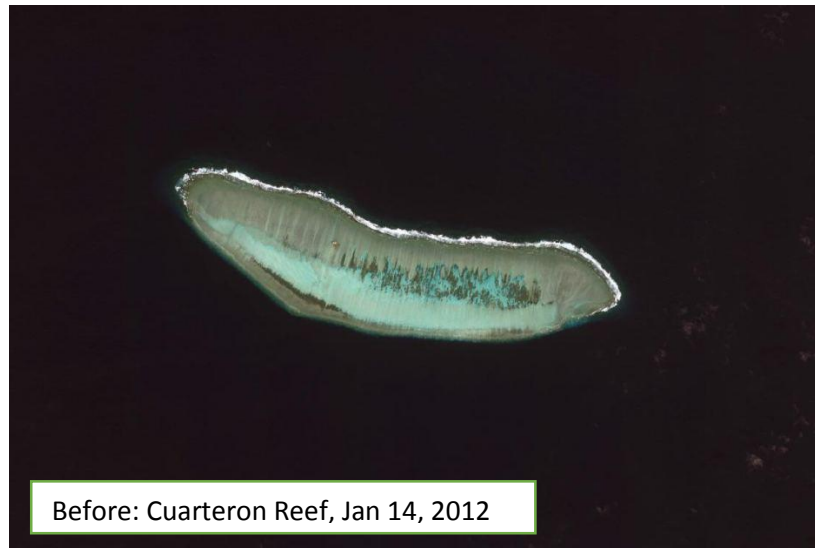
- f) Johnson Reef, Terumbu karang Johnson South Reef biasanya tenggelam saat air pasang, namun sekarang telah diubah menjadi pulau buatan seluas sekitar 400 meter persegi. Kemungkinan di pulau ini ditempatkan fasilitas radar dan pelabuhan kecil.



Sumber Gambar : AMTI

- g) Cuarteron Reef, AMTI menyatakan terumbu karang ini telah berubah menjadi pangkalan perbekalan militer dilengkapi radar dan alat komunikasi. AMTI memperkirakan bahwa China telah membangun 5 antena komunikasi, 2 helipad dan 5 fasilitas rudal di pulau ini.²²

²² AMTI via <http://www.radioaustralia.net.au/indonesian/2015-09-22/china-diduga-ubah-terumbu-karang-jadi-pangkalan-militer-di-laut-china-selatan/1495472> Diakses pada tanggal 03 Februari 2016



Sumber Gambar : AMTI via <http://www.radioaustralia.net.au/indonesian/2015-09-22/china-diduga-ubah-terumbu-karang-jadi-pangkalan-militer-di-laut-china-selatan/1495472> Diakses pada tanggal 03 Februari 2016

Vietnam, Malaysia, Filipina, dan Taiwan juga tidak ketinggalan mereklamasi pulau-pulau kekuasaanya di Laut China Selatan, namun jumlah reklamasi keempat negara tersebut tidak semasif China.²³

²³ <http://edition.cnn.com/2015/10/28/asia/china-south-china-sea-disputes-explainer/> Diakses pada tanggal 10 Februari 2016

AIRSTRIPS IN SOUTH CHINA SEA



Sumber gambar : AMTI via <http://edition.cnn.com/2015/10/28/asia/china-south-china-sea-disputes-explainer/>

Pada bulan September 2015, ketika di Washington, Presiden Xi Jinping mengatakan China tidak akan memiliterisasi pulau-pulau reklamasi tersebut. Meskipun kondisi di lapangan China juga membangun tiga lapangan terbang di tiga pulau reklamasi terbesar. Para analis percaya bahwa lapangan terbang tersebut mempunyai kapabilitas untuk menampung pesawat tempur dan pesawat pengebom, hal ini berdasarkan pengamatan dari hasil citra satelit yang dianalisis oleh *Center for Strategic and International Studies (CSIS)* yang berpusat di Washington.²⁴

Citra baru-baru ini menunjukkan China telah secara signifikan meningkatkan kehadiran militernya di laut China Selatan dengan mengerahkan versi darat dari *anti-ship cruise missile (ASCM)* YJ-62 rudal anti kkapal yang mempunyai jarak

²⁴ ibid

tembak 400 km di Pulau Woody di kepulauan Paracel. Diposting pada tanggal 20 Maret 2016 di blog Weibo populer China, gambar foto peluncuran rudal YJ-62 ASCM yang diambil oleh bloh tersebut hamper sama dengan foto-foto yang berasal dari majalah militer bulanan China, dan sesuai dengan citra satelit yang diambil oleh US. Gambar-gambar foto peluncuran ASCM tersebut juga menampilkan penampakan dome radar yang membuat dugaan semakin kuat bahwa tempat kejadian foto tersebut di Pulau Woody. AscM YJ-62 tersebut kemungkinan digunakan pada waktu yang hamper bersamaan dengan penempatan rudal permukaan ke udara (*Surface to Air Missile*) HQ-9 yang pertama kali terdeteksi di pulau tersebut pada bulan Februari 2016.²⁵

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa kehadiran dan pergerakan China di Laut China Selatan semakin lama semakin besar, hal ini mengakibatkan Filipina mau tidak mau menambah jumlah kehadiran militernya (*military presence*) di Laut China Selatan agar bisa mempertahankan kepentingan keamanannya di Laut China Selatan.

²⁵ <http://www.janes.com/article/59003/imagery-suggests-china-has-deployed-yj-62-anti-ship-missiles-to-woody-island> Diakses pada tanggal 21 Februari 2016