

STRATEGI PERTAHANAN LAUT DALAM RANGKA ANCAMAN KEAMANAN DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA II

Oleh:

Amora Harris¹⁾, Aries Sudiarso²⁾, Rudy Sutanto³⁾

^{1,2,3}Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan
¹ah17081945@gmail.com

Abstrak

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara maritim dunia dan negara kepulauan yang memiliki 17.504 pulau yang wilayah teritorialnya didominasi lautan (Pushidrosal, 2018). Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki 4 (empat) titik yang menjadi chokepoints internasional yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok serta Selat Ombai-Wetar (Rodrigue, 2004). Indonesia telah menetapkan tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) untuk lintas damai pelayaran internasional, yang dijamin keberadaannya oleh hukum internasional dan nasional. Selat Lombok merupakan salah satu pintu gerbang masuk jalur pelayaran (Chokepoint - ALKI II) dan juga merupakan jalur utama perdagangan Asia-Australia, Strategi Pertahanan Laut dalam rangka Ancaman Keamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia II, penelitian melakukan pengamatan di sepanjang ALKI II, Pengumpulan data dilakukan dengan menggabungkan studi pustaka. Analisis data dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Penulis menyampaikan beberapa tipe ancaman keamanan terkini yang cukup kompleks yang dihadapi Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan dan juga maritim, yang datang dari meningkatnya ketegangan dan eskalasi konflik di Laut China Selatan, serta dari terorisme global, intervensi asing, dan beragam kejahatan lainnya.

Kata Kunci: Alur Laut Kepulauan Indonesia II, ALKI, kawasan, keamanan, strategi

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara maritim dan sekaligus kepulauan. Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki laut yang sangat luas karena sebagian besar wilayahnya terdiri dari wilayah perairan. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan gugusan pulau-pulau yang terdiri dari 13.466 ribu lebih banyaknya di hamparan laut seluas 5,8 juta km persegi, dengan garis pantainya sebagai salah satu yang terpanjang di dunia, yaitu mencapai 95.181 km. Posisi Indonesia yang diapit dua benua, yaitu Asia dan Australia, dan diapit 2 (dua) samudera, yaitu Pasifik dan Hindia, membuat Indonesia sebagai negara yang strategis di kawasan Asia Tenggara, Asia Timur, atau Asia Pasifik, atau secara geostrategis diapit 2 (dua) benua, yaitu Asia dan Australia, dan diapit 2 (dua) samudera, yaitu Pasifik dan Hindia menjadi sangat penting. Perkembangan kawasan Asia Pasifik dewasa ini memperlihatkan situasi yang terus berkembang sangat dinamis, jauh lebih dinamis dari kawasan lainnya, dari segi politik, ekonomi, dan keamanan. Perkembangan yang kian dinamis di kawasan ini terlihat dari pertumbuhan ekonomi tinggi yang berlangsung ketika kawasan lainnya terjerat dalam reses ekonomi berkepanjangan dan belum pulih sampai sekarang ini. Perkembangan perekonomian dunia bergeser dari Eropa ke Asia, atau dari kawasan Atlantik ke Asia-Pasifik, dengan aktifitas perdagangan dunia di kawasan ini yang diperkirakan mencapai 70 persen. Sementara, sebesar 75 persen komoditi yang diperdagangkan dikirim dengan menggunakan wilayah perairan (laut) Indonesia, terutama melalui Selat Malaka, Selat Lombok, dan Selat Makassar, serta Selat

Sunda, Laut Arafura, dan laut-laut Indonesia lainnya. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan hubungan internasional yang meningkat di antara negara-negara, baik yang berasal dari dalam kawasan, maupun yang memiliki kepentingan yang besar yang datang dari luar kawasan Asia Tenggara membuat kedudukan Indonesia menjadi semakin penting. Lebih jauh lagi, dinamika ekonomi dan politik yang terjadi di kawasan ini turut memberi kontribusi ancaman atas (stabilitas) keamanan yang dapat ditimbulkannya, bagi Indonesia, yang telah muncul sebagai sebuah negara yang memiliki pengaruh besar di kawasan, yang dapat diharapkan menjadi sebuah kekuatan menengah (*middle power*) di abad ke-21.

Presiden Joko Widodo meluncurkan agenda poros maritim dalam kampanye pilpres pertamanya ditahun 2014. Kampanye ini dilanjutkan dengan mem asukkan Poros Maritim dalam sembilan agenda pembangunan nasional (*Nawacita*) pemerintahnya, ketika Beliau mulai menjabat sebagai Presiden Indonesia. Presiden Joko Widodo, meluncurkan gagasan pembangunan “Tol Laut”, sebagai solusi untuk perbaikan keterkaitan dari satu wilayah ke wilayah lainnya di Indonesia. Laut pun kini tidak lagi dikatakan sebagai pemisah, namun penyatu wilayah-wilayah (kepulauan) Indonesia, yang terdiri dari ribuan pulau itu. Keterkaitan atau keterhubungan lalu menjadi kunci untuk menyelamatkan pulau-pulau dari keterpisahan, yang jaraknya cukup lebar (jauh) satu dengan lainnya, karena begitu banyaknya pulau yang terdapat di Indonesia. Dalam hubungannya dengan perkembangan yang dinamis di kawasan, dan implementasi agenda poros

maritim dunia Presiden Joko Widodo. Pentingnya Wilayah Laut Indonesia terhadap dunia Internasional (posisi silang dunia yang sering dilewati transportasi laut oleh negara-negara lain) Indonesia membuat dan menetapkan beberapa lajur Internasional yang melewati yuridiksi nasional Indonesia digunakan sebagai alur pelintasan negara lain di wilayah laut Indonesia. Pentingnya konektivitas di negara kepulauan Indonesia dan kondisi stabilitas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadi hal yang penting untuk diteliti dan dibahas, dari ketiga ALKI yang ada (I, II, dan III).Peneliti akan membahas di ALKI II, karena alur perairannya juga sangat panjang dan berliku, melewati gugusan pulau besar dan kecil, dengan berbagai masalah dan potensi ancamannya. ALKI adalah alur untuk pelayaran dan penerbangan internasional,yang dapat dimanfaatkan secara damai dan normal oleh kapal, atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, di wilayah perairan yang merupakan yuridiksi negara Indonesia. Pemanfaatan ALKI terbuka bagi semua kapal atau pesawat udara asing, yang tujuannya untuk melewati wilayah perairan Kepulauan Indonesia secara rutin dengan mengikuti *Law of the Sea Convention* (LOSC) dari suatu bagian Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), atau laut bebas, ke bagian ZEE atau laut bebas lainnya. Sehingga, pemanfaatan jalur ALKI harus mengikuti peraturan wilayah negara Indonesia. Ini mengikuti ketentuan internasional yang berlaku bagi lintas di perairan negara kepulauanmanapun.

ALKI II meliputi jalur lintas perairan Laut Sulawesi, Selat Makassar, Selat Lombok, dan Laut Flores, yang menghubungkan lalu-lintas pelayaran dan perdagangan internasional dari Afrika ke Asia Tenggara dan Jepang, serta dari Australia ke Singapura, Tiongkok, dan Jepang, atau sebaliknya. Penetapan ALKI dibuat supaya kegiatan dan kepentingan pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggarasecaraberkesinambungan, cepat, dan tidak terhalang.

ALKI merupakan garis perhubungan laut yang sudah ada atau digunakan sejak lama, berabad-abad lalu, oleh kapal-kapal asing pengguna yang datang ke perairan alur laut Kepulauan Nusantara. Penetapannya sejak semula diharapkan tidak akan melanggar, dan justru menjadi acuan atau titik-tolak, bagi penggunaan wilayah perairan Kepulauan Indonesia oleh kapal-kapal dunia internasional, sesuai dengan aturan hukum laut internasional, UNCLOS. Melalui Peraturan Pemerintah No 37 tahun 2002, Pemerintah Indonesia telah menetapkan tiga ALKI, yang dapat diterima dunia internasional, setelah sebelumnya diusulkan ke, dan diterima, *International Maritime Organization*-IMO.

2. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan. Studi pustaka adalah sebuah karangan ilmiah yang berisi pendapat berbagai pakar mengenai suatu masalah yang dipandang perlu untuk

diteliti, yang kemudian di telaah dan dibandingkan, dan ditarik kesimpulannya. Atau suatu survei studi deskriptif yang dilakukan oleh peneliti untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti dengan kepustakaan sebagai sumber utama. Informasi tersebut dapat diperoleh dari buku-buku ilmiah, laporan penelitian, karangan-karangan ilmiah, tesis dan disertasi, peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, buku tahunan, ensiklopedia, dan sumber-sumber tertulis baik tercetak maupun elektronik lain.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemanfaatan ALKI oleh pengguna pihak asing bukannya tanpa syarat, yang diminta Pemerintah Indonesia yang telah mengajukan keberadaan dan statusnya sebagai negara kepulauan (*archipelagicstate*), yang telah diterima PBB. Tercatat 19 syarat yang harus dipatuhi negara asing pengguna ALKI, baik untuk kapal maupun pesawat yang mengawalinya, meliputi ketentuan, antara lain: (1) Tidak akan mengganggu atau mengancam kedaulatan integritas teritorial Indonesia; (2) Untuk pesawat terbang tidak boleh terbang di luar ALKI; dan (3) Kapal perang asing dan pesawat terbang militer asing yang melewati ALKI tidak dibolehkan melaksanakan latihanperang.

Ketentuan lainnya yang lebih rinci, seperti: (1) Kapal-kapal ikan asing harus tetap menyimpan peralatan penangkapan ikan sewaktu transit, dan dilarang melaksanakan kegiatan penangkapan ikan ketika transit; (2) Setiap kapal yang melintas transit dilarang membuang benda-benda sisa beracun atau benda berbahaya, atau sampah, diperairan Indonesia;(3) Setiapkapaldilaranguntuk melakukan pembersihan tangki-tangki kapal atau mengotori wilayah perairan Indonesia di saat melakukan lintastransit;(4) Kapal-kapal yang melintas transit tidak diizinkan untuk menurunkan personel, material, atau melakukan pemindahan atau transfer personel dari dan ke kapal lain, atau melayani berbagai kegiatan yang bertentangan dengan aturan- aturan keimigrasian, kepabeanan, dan perekonomian serta kondisi kesehatan di wilayah Indonesia;danSetiap kapal tanker asing, kapal penjelajah yang menggunakan energi nuklir, kapal penjelajah asing yang membawa muatan yang mengandung nuklir atau material berbahaya lain, kapal ikan asing, termasuk kapal perangasing yang melintas diperairan Indonesia dari perairan ZEE, atau dari wilayah laut lepas, atau dari perairan ZEE menuju keperairan laut lepas dan melintasi perairan Indonesia, hanya diijinkan melintas melalui alur laut yang sudahditentukan.

Dalam hubungannya dengan ALKI, kekayaan sumber daya alam yang dimiliki Indonesia telah membuat negara yang sebagian besar wilayahnya merupakan kawasan perairan ini menjadi obyek perhatian dan incaran kepentingan negara tetangganya dan negara lain di luar kawasan. Ini logis saja, karena luas laut Indonesia mencapai 5,8 juta km persegi, dengan 2,8 juta km persegi perairan

pedalaman dan kepulauan, 2,7 juta km persegi luas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Pengamanan ALKI menjadi penting, selain karena posisi geopolitik dan geostrategis Indonesia, juga karena munculnya Pilar ke-6 dalam agenda Poros Maritim, yakni pertahanan maritim, berupa pengamanan wilayah maritim dan kekayaan SDA-nya. Sebaliknya, kondisi dukungan operasional alat utama sistem persenjataan (alutsista) untuk melindungi pertahanan dan menjaga keamanan laut Indonesia dari penguasaan dan pencurian SDA oleh negara lain sangat terbatas, termasuk dalam pengadaan bahan bakar dan belanja operasional dan kesejahteraan para awak kapalnya, apalagi jika dibandingkan dengan kemampuan operasional kapal-kapal Tiongkok dan AS, di Asia Pasifik. Sebesar 52 persen total alutsista TNI telah dipergunakan lebih dari 30 tahun, usia yang cukup lama dan perlu diremajakan, jika ingin menjadi sebuah kekuatan yang disegani di kawasan.

Ancaman keamanan yang dihadapi Indonesia di ALKI II saat ini menjadi permasalahan signifikan untuk dibahas dan dilakukan penelitian lebih lanjut. Karena, pemerintah Joko Widodo/Ma'ruf Amin (2019-2024), ingin mewujudkan agenda pembangunan Poros Maritim Dunia. Hasil penelitian mengenai masalah keamanan di ALKI ini dapat dikonstruksikan kepada parlemen (DPR RI) untuk mengawasi sejauh mana kerja pemerintah telah dicapai dalam mewujudkan agenda Poros Maritim Dunia, selain membantunya dalam menjalankan tugas terkait dibidang legislasi dan anggaran. Penelitian ini sendiri menjawab pertanyaan, bagaimana kondisi dan stabilitas keamanan di sekitar ALKI II saat ini, dan apakah ancaman keamanan yang muncul di sana? Upaya mencari jawaban atas pertanyaan ini menjadi penting, agar Pemerintahan Joko Widodo dapat mengenali hambatan dan juga solusi untuk merespon masalah yang ada di ALKI II, sehingga kebijakan poros maritim dunia dapat diwujudkan dalam periode II pemerintahannya. Secara komprehensif ancaman-ancaman keamanan yang muncul dari luar Indonesia ke wilayah sekitar ALKI II. Sebagai konsekuensinya, wilayah penelitian hanya di ALKI II letak dan kerawannya dari berbagai bentuk ancaman keamanan yang datang belakangan ini dan masuk jauh ke dalam wilayah perairan Indonesia, sejalan dengan perkembangan lingkungan strategis yang berlangsung.

Penulis bertujuan membuat sebuah analisis penelitian komprehensif yang menjelaskan kondisi dan stabilitas keamanan di sekitar ALKI II, dan ancaman keamanan yang muncul akibat perkembangan dinamis lingkungan strategis yang terjadi. Karena ancaman keamanan yang muncul, dengan memanfaatkan data-data yang diperoleh dari lapangan, baik dari penelitian kelompok maupun individu. Selain itu, dalam pembahasan dan analisis, juga digunakan data beragam lain, yang diperoleh dari hasil penelitian mengenai masalah-masalah kelautan sebelumnya,

sebagai pelengkap dan pembanding dari tinjauan pustaka.

Penulis menghasilkan kajian kondisi stabilitas dan ancaman keamanan yang dihadapi Indonesia di ALKI II. Hasil penelitian ringkasan yang konsentrasi pada masalah pertahanan-keamanan dan kelautan, yang berguna untuk digunakan sebagai informasi dan sekaligus referensi dalam rapat-rapat kerja dengan pemerintah.

ALKI II ditetapkan sebagai konsekuensi dari diratifikasinya UNCLOS pada tahun 1982, dengan kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan, yang diatur oleh Pasal 47-53 Konvensi Hukum Laut tersebut. Adapun Pasal 47 menyatakan bahwa negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*arhipelagic baselines*), dan aturan ini sudah diadopsi ke dalam UU No. 6/1996 tentang Perairan Indonesia dan PP No. 37/2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, dan PP No. 38/2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Sebelumnya, sudah ada UU No. 17/1985, sebagai konsekuensi dari ratifikasi UNCLOS. Bicara ALKI tidak bisa dilepaskan dari implementasi gagasan Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo, Pendulum Nusantara Presiden SBY yang belum sepenuhnya diwujudkan, dan Wawasan Nusantara mantan Menlu Mochtar Kusumaatmadja, yang sudah duluan dikemukakan. Terkait implementasi gagasan Poros Maritim Dunia, ALKI memegang peranan dalam mendukung upaya optimalisasi pemanfaatan ALKI bagi pengembangan wilayah dan kesejahteraan penduduk sekitarnya, terutama infrastruktur dan fasilitas penunjangnya. Secara khusus, di sana terkait budaya maritim, ekonomi maritim, konektivitas, diplomasi maritim, dan terutama ketahanan maritim, yang secara khusus menjadi tugas pokok aparat pertahanan dan keamanan laut Indonesia. Sehingga, eksistensi ALKI berhubungan langsung dengan posisi geopolitik dan perspektif geostrategis Indonesia. Demikian halnya, gagasan Pendulum Nusantara Presiden SBY, sejalan dengan gagasan 'tol laut' yang dikemukakan Presiden Joko Widodo, sebagai bagian dari gagasan Poros Maritim Dunia. Terkait Wawasan Nusantara, ALKI berhubungan dengan keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan yang, di satu sisi, kedaulatannya diakui oleh hukum internasional, sedangkan di sisi lain, turut mengakui dan menghormati (hak internasional atas) lintas-damai bagi kapal-kapal asing di wilayah perairannya. Gagasan ini, melalui perjuangan yang berat dan kontinu, dapat diterima oleh dunia internasional sebagai bagian dari prinsip hukum internasional mengenai kelautan. Sehingga, ALKI merupakan transaksi pengakuan masyarakat internasional atas konsep Wawasan Nusantara dan Deklarasi Djuanda. Sebaliknya, tanpa tersedianya atau memberikan hak

lintas damai di ALKI, Indonesia sulit memperoleh pengakuan internasional atas kedaulatan penuh di wilayah perairannya, seperti yang dikonsepsikannya dalam gagasan Wawasan Nusantara dan Deklarasi Djuanda. Karenanya, eksistensi hak lintas damai kapal-kapal asal negara lain menjadi bagian tidak terpisahkan dari penetapan ALKI, Deklarasi Djuanda, dan Wawasan Nusantara, serta pencaangan Poros Maritim Dunia. Analisis mengenai ALKI II dan permasalahannya tidak dapat dilepaskan dari diskursus mengenai kedaulatan negara, mengingat ia menyatukan, dan bukan lagi memisahkan, seperti dalam perspektif lama eksistensi pulau-pulau di Indonesia. Hal ini menjadi semakin penting ketika Indonesia dilihat sebagai sebuah negara dalam konsep Wawasan Nusantara, sejak Deklarasi Djuanda disampaikan kepada dunia tahun 1957. Sebagai konsekuensinya, seluruh wilayah kepulauan Indonesia yang masuk dalam lintasan ALKI I, II, dan III semuanya disatukan, dan tidak lagi dipandang dari perspektif lama, yaitu dipisahkan, oleh lautan. Sehingga, laut pun dilihat dalam perspektif yang lebih positif keberadaannya. Eksistensi laut serta posisi dan peran ALKI menjadi kian penting setelah pemerintah baru Indonesia di bawah Joko Widodo meluncurkan gagasan Poros Maritim Dunia.

Penetapan ALKI dinilai lebih jauh memberikan manfaat dalam memberikan pengakuan atas eksistensi Indonesia dengan peradaban lautnya, sebagai bagian penghubung penting *Eurasian Blue Belt*, *Global Logistic Support System*, *Sea Lanes of Communication* (SLOC), *Consolidated Ocean Web of Communication* (COWOC), serta *Highly Accessed Sea Areas* (HASA), yang menyatukan 3 lautan, yakni India, Asia Tenggara, dan Pasifik Selatan. Yang tidak kalah pentingnya, pemberlakuan ALKI membuat Indonesia sebagai wilayah pelayaran kapal-kapal dunia, dengan muatan *dry cargo* dan *liquid cargo*. Akibat posisi dan nilai penting geopolitik dan geostrategis Indonesia itu, ALKI menjadi rawan dari berbagai bentuk ancaman. Kategori ancamannya mencakup yang bersifat tradisional dan non-tradisional. Ancaman tradisional, yang bersumber dari kehadiran militer asing dengan ancaman alat utama sistem persenjataan (alutsista) mereka. Begitu pula, ancaman yang datang di ALKI II dan wilayah sekitarnya dapat berasal dari aktor negara dan non-negara, individual maupun kelompok. Karena begitu luas wilayah dan sebaran pulau-pulau Indonesia, pengawasan dan pengawasannya oleh aparat keamanan pengguna ALKI II perlu lebih waspada mengingat jenis dan pemberi ancaman terhadap keberadaan ALKI bisa beragam, berkembang dinamis, mengikuti kondisi kawasan dewasaini dan begitu luas wilayah dan sebaran pulau-pulau Indonesia, sedangkan di pihak lain, terbatas kapasitas aparat pertahanan dan keamanan lautnya.

Perairan Indonesia bersinggungan hampir 50 % atau sekitar 40 % perdagangan di dunia. Dari temuan di lapangan, kawasan perairan ini dewasa ini rawan dari implikasi konflik di kawasan serta berbagai bentuk kejahatan transnasional kapal, serta *illegal fishing*, bersama-sama dengan ancaman keamanan yang datang dari intervensi asing dibahas sesudahnya, mengingat wilayah yang terkena dampak bersifat lebih terbatas merupakan ancaman keamanan yang cukup sering terjadi di wilayah sekitar ALKI, dan juga kian potensial merusak stabilitas keamanan (perairan) Indonesia.

Prospek perkembangan Laut China Selatan (LCS) patut memunculkan kekhawatiran terhadap keamanan ALKI II. Kekhawatiran terhadap ancaman keamanan di ALKI II patut diperhatikan, karena eskalasi ketegangan yang sering kali muncul serta kebijakan dan manuver Angkatan Laut Tiongkok yang agresif terhadap pulau-pulau yang dipersengketakan, paling sedikit dengan 4 (empat) negara anggota ASEAN, yaitu Malaysia, Brunei Darussalam, Filipina, dan Vietnam. Perkembangan eskalasi ketegangan yang tidak dapat diredam, melainkan terus meningkat, membawa konsekuensi perlunya Indonesia menyiapkan berbagai langkah skenario terburuk untuk mampu menyiapkan respons yang tepat. Sebagai penangkal atas agresifitas dan manuver-manuver militer Tiongkok, perluasan kerjasama militer, yang bersifat bilateral dan multilateral dengan negara-negara di kawasan, perlu dilakukan Indonesia.

ALKI II dan Ancaman Terorisme Global

Kondisi Kepulauan Indonesia, dengan garis pantai yang panjang dan letak pularnya yang tersebar, membuat wilayah ini sangat ideal bagi persembunyian dan aktifitas para teroris internasional. Dengan kapasitas dan alutsista yang sangat terbatas, dan menyurutnya peran teritorial TNI, aktifitas para teroris internasional menjadi sulit dipantau dan dicegah. Sehingga TNI, dengan analisis intelijennya, telah menilai Kabupaten Poso, Sulawesi Tengah, sebagai wilayah rawan yang dijadikan basis persembunyian, latihan, dan perlawanan para teroris internasional asal Indonesia (Pulau Jawa) dan negara-negara lain, terutama dari Asia Tengah, Timur-Tengah, Eropa Tengah, dan Afrika Utara. Intelijen TNI telah mengungkapkan kegiatan Kelompok Santoso dan Daeng Koro di Poso, yang telah memunculkan konflik sektarian dan digelar operasi militer di sana. Dalam skenario TNI, wilayah Poso adalah *safe haven* para teroris internasional yang pulang pergi selama ini melaksanakan jihad di Suriah dan Irak, berbaur dengan kelompok separatis di Filipina Selatan dan Thailand Selatan.

Dalam hubungannya dengan aksi-aksi terorisme di Poso, perairan di perbatasan Indonesia dan Filipina Selatan termasuk wilayah yang rawan dari mengalirnya para pelaku terorisme global, secara perorangan dan berkelompok. Itulah sebabnya,

Kodam VII Wirabuana telah bekerja sama dengan pihak militer Filipina untuk memperketat pengawasan jalur masuk mereka melalui pulau-pulau kecil atau pulau-pulau terluar di perbatasan kedua negara. Kerjasama antara aparat keamanan RI-Filipina itu meliputi kegiatan patroli bersama secara rutin dan pengawasan di imigrasi, terutama untuk memantau imigran gelap dan orang yang dicurigai. Selain terhadap masuknya secara ilegal para pelaku atau kelompok teroris, kekhawatiran aparat keamanan Indonesia juga meningkat terhadap masuknya senjata dan amunisi yang dipasok dari kelompok ekstrim di Filipina Selatan ke Poso, Sulawesi, lewat jalur laut. Selama ini telah ditemukan jenis senjata dan bahan peledak yang digunakan oleh kelompok radikal muslim, pelaku separatisme di Filipina Selatan. Diluar Poso, wilayah tetanggaseperti Ampana, ibukota Kabupaten Tojo, Una-una, kabupaten hasil pemekaran dari Poso, telah dipantau ketat pihak aparat pertahanan dan keamanan Indonesia. Di laut, aparat telah meningkatkan kegiatan kapal-kapal patroli, serta peralatan komunikasi dan radarmereka. Tingginya tawaran dan kerjasama asing untuk melakukan kegiatan dan latihan maupun operasi bersama di wilayah perairan, memperlihatkan rawannya ALKI II dari berbagai bentuk ancaman yang bersifat langsung maupun tidak, bagi negara-negara yang terlibat di dalamnya, termasuk Indonesia. ALKI II lebih mengundang perhatian Australia, yang berkepentingan dengan perlindungan wilayah perairannya dari masuknya *illegal immigrants* asal Asia, Timur-Tengah, dan Afrika, yang kian meningkat frekuensinya belakangan. Kawasan ALKIII merupakan laut dalam, yang ombaknya ganas dan rawan ditangkap kapal-kapal pengawas dan penjaga perairan Australia.

ALKI dan Intervensi Asing

Karena posisi geografis, serta geopolitik dan geostrategis Indonesia, kehadiran kekuatan laut terutama AS, Tiongkok, Rusia, dan Australia, di perairan Indonesia termasuk melalui ALKI, begitu sering, baik yang secara legal maupun ilegal, untuk misi sosial seperti SAR, kerjasama militer, maupun kepentingan intelijen negara-negara tersebut. Perspektif ancaman terhadap kedaulatan wilayah dan hukum Indonesia, belajar dari kasus Timor Timur, ancaman yang datang dari aktor negara berasal dari negeri jiran, seperti diperlihatkan Malaysia, yang berani dan seringkali melakukan pelanggaran terang-terangan ke wilayahudara Indonesia di atas ALKI II. Pada bulan Januari 2015, Malaysia telah melanggar wilayah kedaulatan Indonesia di Nunukan, dekat dengan ALKI II, sebanyak 2kali di Tahun 2020. Pelanggaran wilayah disekitar ALKIII, jika dibiarkan, akan meningkatkan ancaman bagi Pulau Sebatik dan Ambalat. Pesawat tempur Malaysia diberitakan sengaja memasuki wilayah udara di atas ALKI, karena mereka mengetahui pesawat-pesawat tempur Indonesia yang mengawal perairan di perbatasan,

Dalam perkembangan terkini, ALKI tidak luput dari kegiatan operasi pesawat nirawak (*drones*) negara besar di kawasan, seperti AS dan Australia. Mereka sangat beralasan memerlukan *drones*, demi efisiensi, karena kesulitan untuk melakukan gelar operasi jauh di luar wilayahnya. Selain membantu meningkatkan pengamanan ALKI bagi negara yang berkepentingan, bagaimanapun, kehadiran *drones* di ALKI perlu dipantau, khususnya terhadap penyalahgunaan untuk kegiatan spionase yang merugikan kepentingan Indonesia, termasuk di Lautan Hindia, sebagai akses masuk dan keluar ALKI II. Perairan Indonesia yang kaya dengan SDA, dan sulit diawasi, akibat panjanggaris pantai dan letak pulau-pulaunya yang begitu tersebar. Diluaroperasi *drones*, aktivitas kapal-kapal *super modern* negara besar, terutama Tiongkok, AS, dan Australia, serta Rusia, di ALKI dan wilayah perairan Indonesia lainnya yang tidak terdeteksi radar dan pengawasan langsung, turut memberikan ancaman keamanan yang tinggi terhadap prospek keamanan di seluruh perairan Indonesia. Ancaman ini patut diantisipasi mengingat kapasitas dan kapabilitas kapal-kapal mereka dengan peralatan anti-radar, selain alutsista tercanggih, dengan kemampuan menghindari diri dari berbagai upaya pencegahan, penindakan, dan penangkalan di lapangan. Ini termasuk untuk kegiatan operasi bawah air kapal-kapal selam Tiongkok yang baru diluncurkan untuk operasi di perairan Asia-Pasifik. Eskalasi konflik di Laut China Selatan (LCS) dan kepentingan negeri itu yang meluas di kawasan, akibat kebutuhan energi yang besar, akan memperbesar kemungkinan aksi intervensi militer langsung di wilayah perairan Indonesia, termasuk melalui ALKI II.

Ancaman yang datang terhadap wilayah sekitar ALKIII dari kegiatan *illegal fishing*, begitu besar, dengan kerugian potensial per tahunnya mencapai lebih dari Rp.300 trilyun lebih, Hasil investigasi Tim Satgas *Anti-Illegal Fishing* mengungkapkan, 913 kapal telah didiskualifikasi, karena telah melakukan berbagai pelanggaran. Kapal-kapal asing itu bisa leluasa melakukan kegiatan *illegal fishing* dengan menggunakan ALKI. Jenis pelanggaran mereka sangat beragam, seperti mempekerjakan nakhoda dan ABK asing tanpa surat lengkap, memakai lebih dari satu bendera, VMS tidak aktif atau dimatikan, terutama ketika memasuki wilayah di perairan yang kaya ikan, apalagi di pulau-pulau terdepan atau perbatasan, melakukan *transshipment*, membawa BBM ilegal, dan lain-lain.

Terhadap kegiatan *illegal fishing* di ALKI II, Tiongkok adalah ancaman utama, yang diperkuat fakta angka hasil perikanan tangkap Tiongkok, Selain Tiongkok, negara asal para pencuri ikan yang tertangkap juga banyak yang berasal dari negara-negara ASEAN, seperti Thailand, Vietnam, Filipina, dan Malaysia. Dalam kasus perampokan (*armed robbery*) dan pembajakan kapal (*piracy*), wilayah perairan Indonesia dilaporkan sebagai yang ketiga

tertinggi di dunia. Berdasarkan laporan *International Maritime Organization*, Selat Sulawesi di ALKI II, telah diidentifikasi sebagai wilayah yang rawan perompakan. Selain kasus-kasus *illegal fishing*, serta perompakan, penyelundupan narkoba, penyelundupan dan perdagangan orang serta migrasi manusia secara ilegal, penyelundupan pakaian bekas, senjata, dan barang-barang komoditas lainnya, serta *illegal logging*, telah menambah kondisi rawan di ALKI II. Kasus-kasus yang terjadi begitu kompleks, sehingga membutuhkan pembahasan dalam tersendiri. Kejahatan transnasional yang masuk melalui kawasan perairan sekitar ALKI II dalam tahun-tahun di depan akan cenderung meningkat.

5. KESIMPULAN

Kondisi keamanan di sekitar ALKI II telah ditandai perkembangan dinamis dan, meningkatnya ancaman instabilitas kawasan. Temuan penulis memperlihatkan kecenderungan meningkatnya eskalasi konflik di Laut China Selatan serangan terorisme global, intervensi asing, dan *illegal fishing*, yang memberi ancaman keamanan terhadap Indonesia dewasa ini. Berbagai bentuk ancaman keamanan itu bermunculan dari wilayah-wilayah sekitar ALKI, di luar kejahatan transnasional lain, yang datang kecuali dari ancaman *spill over* eskalasi ketegangan dari *illegal fishing*, perompakan, dan pembajakan kapal. Eskalasi ketegangan dan konflik antarnegara besar dan perilaku *claimants* yang agresif, terutama Tiongkok dan Filipina, di Laut China Selatan, dan aksi-aksi terorisme global yang dilancarkan para aktor non-negara sangat rawan memicu instabilitas wilayah di Indonesia, terutama di wilayah ALKI II. Demikian halnya, dengan intervensi asing yang dapat muncul akibat perkembangan yang sangat dinamis di kawasan, termasuk di perairan Indonesia. Sementara, berbagai bentuk kejahatan transnasional, selain menciptakan instabilitas, juga dapat memberi kerugian secara ekonomi yang semakin besar bagi Indonesia di masa depan.

Keterbatasan kapasitas dan kapabilitas alutsista aparat membuat tingkat ancaman terhadap keamanan dan kedaulatan wilayah di sekitar ALKI II menjaditinggi. Sementara, upaya mengatasinya melalui latihan dan operasi kerjasama di lapangan bukannya tidak membawa resiko. Karena, mengundang keterlibatan asing dalam latihan bersama sesering mungkin, untuk masuk jauh ke wilayah perairan Kepulauan Indonesia, di luar jalur ALKI yang disediakan, semakin memberikan kesempatan pihak asing untuk melakukan pengintaian dan pendataan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia secara tidak langsung. Kondisi saat ini yang berkembang menunjukkan eksistensi ALKI II dan prospek ancamannya, serta upaya mempertahankan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia, membutuhkan personel keamanan yang profesional dan memiliki dedikasi

dan kemampuan yang tinggi dalam bertugas. Sehingga, tugas mengawal kedaulatan Indonesia di ALKI dan menciptakan stabilitas jangka panjang, supaya Indonesia dapat meraih manfaat kemakmuran yang optimal dari posisi geopolitik dan geostrategis yang baik, yang selama ini telah disediakan dalam Perspektif dari langkah TNI-AL untuk mengubah struktur dan meningkatkan gelar pangkalan dan armadanya patut didukung dan diwadahi seoptimal mungkin. Hal ini sejalan dengan rencana Mabes TNI untuk membentuk kembali Komando Gabungan Wilayah Pertahanan, yang di masa lalu dikenal dengan Komando Wilayah Pertahanan (Kowilhan). Sehingga, pengadaan 3 (tiga) armada akan sejalan dengan kehadiran 3 (tiga) Komando Gabungan Wilayah Pertahanan, yaitu di Barat, Tengah dan Timur, di samping sesuai dengan penetapan dan keberadaan ALKI. Sudah menjadi kewajiban aparat pertahanan dan keamanan laut Indonesia untuk mampu memberikan perlindungan dan rasa aman, dengan standar internasional tentunya, bagi para pengguna ALKI, sesuai UNCLOS, sebagai negara pantai atau negarakepulauan.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Komang Hare Yashuananda, Wisanjaya, I. G. P. E., & Mahartayasa, I. M. (2018). "Penegakan Hukum Pada Alur Laut". *Jurnal Fak. Hukum Unud*, 2018, hlm 8.
- MARBUN, V. (2015). "Hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing melakukan lintas di alur laut kepulauan indonesia" *jurnal*, 2015, hlm 22.
- Nainggolan, P. P. (2015). Indonesia Dan Ancaman Keamanan Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). *Pusat Kajian P3DI Setjen DPR RI*, 2015, hlm 3.
- Purwaka, T. H. (2015). Tinjauan Hukum Laut Terhadap Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Mimbar Hukum - Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada*, 2015, hlm 3-4.
- Suhirwan, S., & Prakoso, L. Y. (2019). *Forum Maritim Kunci Sukses Penanggulangan Ancaman Asimetris di Selat Sunda*. 13–20. <https://doi.org/10.33510/slki.2019>, hlm 2.
- Ditjen PSDKP KKP. (2015). *Mina Bahari*. 2015, hlm 9.
- Haryanto, Ruslijanto, H., & Mulyono, D. (1999). *Metode Penulisan Dan Penyajian Karya Ilmiah*, 1999 hlm 3.
- Vinsensio Dugis. (2018). Teori Hubungan Internasional Perspektif-Perspektif Klasik. In *Neorealisme* (Issue December). https://www.researchgate.net/profile/Vinsensio_Dugis/publication/321709080_Teori_Hubungan_Internasional_Perspektif-Perspektif_Klasik/links/5a2c36a00f7e9b63e53adfed/Teori-Hubungan-Internasional-Perspektif-Perspektif-Klasik.pdf, 9 Desember

- 2018, diakses tanggal 09 Desember 2020 ,
hlm 7.
- Yaniawati, P. D. H. R. P. (2020). *Penelitian Studi
Kepustakaan. 2020, hlm 6.*
- detik.com/. (2019, September 26). *TNI dan Polri
Dapat Anggaran Jumbo di 2020.*
[https://finance.detik.com/berita-ekonomi-
bisnis/d-4723279/tni-dan-polri-dapat-
anggaran-jumbo-di-2020-alasannya](https://finance.detik.com/berita-ekonomi-
bisnis/d-4723279/tni-dan-polri-dapat-
anggaran-jumbo-di-2020-alasannya), 26
september 2019, diakses 10 Desember 2020.
- Gregory B. Poling. (2013, March 8). *Indonesia's
Blueprint for a 21st Century Asia Pacific.*
[https://www.csis.org/analysis/dynamic-
equilibrium-indonesia's-blueprint-21st-
century-asia-pacific](https://www.csis.org/analysis/dynamic-
equilibrium-indonesia's-blueprint-21st-
century-asia-pacific)
- ISL NEWS. (2019, January 26). *IMO Tetapkan
Indonesia Sebagai Negara Kepulauan
Pertama di dunia Yang Memiliki Bagan
Pemisah Alur Laut/ ALKI I - ALKI II.*
[https://indonesiashippingline.com/shipping/37
39-imo-tetapkan-indonesia-sebagai-negara-
kepulauan-pertama-di-dunia-yang-memiliki-
bagan-pemisah-alur-laut-alki-i-alki-ii.html](https://indonesiashippingline.com/shipping/37
39-imo-tetapkan-indonesia-sebagai-negara-
kepulauan-pertama-di-dunia-yang-memiliki-
bagan-pemisah-alur-laut-alki-i-alki-ii.html), 26
Januari 2019, diakses 10 Desember 2020.
- Muhammad Choirul Anwar. (2020, August 24). *40%
Kargo Dunia Numpang Lewat Laut NKRI, RI
Dapat Untung?*
[https://www.cnbcindonesia.com/news/202008
24133827-4-181528/40-kargo-dunia-
numpang-lewat-laut-nkri-ri-dapat-untung](https://www.cnbcindonesia.com/news/202008
24133827-4-181528/40-kargo-dunia-
numpang-lewat-laut-nkri-ri-dapat-untung), 24
Agustud 2020,diakses 12 Desember 2020,