

**INDONESIA DAN ANCAMAN KEAMANAN DI ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI)****SECURITY THREATS TO INDONESIA'S SEA LANES****Poltak Partogi Nainggolan**

(Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi/P3DI  
Sekretariat Jenderal DPR RI, Nusantara II, Lantai 2, DPR RI,  
Jl. Jend. Gatot Subroto, Senayan, Jakarta 10270, Indonesia;  
email: pptogin@yahoo.com)

Naskah Diterima: 3 Agustus 2015, direvisi: 14 September 2015,  
disetujui: 30 September 2015

**Abstract**

*As a world maritime axis and an archipelagic state, which is seen strategic from geopolitics perspective, Indonesia has set up three international sea lanes for peaceful objectives, which are recognized either by national or international laws. This essay is part of research reports on security threats to Indonesia's sea lane completed in 2015, whose field researches have been carried out in provinces of North Sumatera, Mollucas, and Papua. Data gathering has been conducted by combining library studies and in-depth interviews with informants, namely diplomats, academicians and stakeholders in maritime sector. Data analysis has applied a qualitative method, which selected primary data and cross-checked it with secondary one, which has been obtained from direct interviews. Research findings reveal current types of security threats in Indonesia's sea lanes, as an archipelagic and maritime state simultaneously, with high complexity, coming from the rising tensions and conflict escalation in the South China Sea, and also from global terrorism, foreign intervention, and transnational crimes.*

**Keywords:** sea lanes, Indonesia, ALKI, maritime state, archipelagic state, security threats.

**Abstrak**

Sebagai poros maritim dunia dan negara kepulauan yang strategis dari perspektif geopolitik, Indonesia telah menetapkan tiga jalur ALKI untuk lintas damai pelayaran internasional, yang dijamin keberadaannya oleh hukum internasional dan nasional. Esai ini adalah bagian dari laporan lengkap hasil penelitian individu tahun 2015 tentang Ancaman Keamanan terhadap ALKI, yang penelitian lapangannya dilakukan di Provinsi Sumatera Utara, Maluku, dan Papua. Pengumpulan data dilakukan dengan menggabungkan studi kepustakaan dan wawancara dengan berbagai narasumber dan pemangku kepentingan di kalangan diplomat, akademisi, dan sektor kelautan. Analisis data dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif, dengan menyeleksi lebih dulu data primer yang diperoleh, dan kemudian melengkapinya dengan data sekunder serta informasi yang diperoleh melalui wawancara secara langsung. Temuan penelitian mengungkap 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 transnasional.

**Kata Kunci:** alur laut, Indonesia, ALKI, negara maritim, negara kepulauan, ancaman keamanan.

**I. PENDAHULUAN****A. Latar Belakang**

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.<sup>1</sup>

Kondisi ini menjadikannya sebagai sebuah negara penting secara geografis, demografis, serta geopolitik. Posisi Indonesia yang diapit dua benua, yaitu Asia dan Australia, dan diapit 2 samudera, yaitu Pasifik dan Hindia, membuat Indonesia sebagai negara yang strategis di kawasan Asia Tenggara, Asia Timur, atau Asia Pasifik, atau secara geostrategis 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. Sehingga, pendulum perkembangan perekonomian

<sup>1</sup> Rokhmin Dahuri, "Roadmap Pembangunan Kelautan untuk Mengembangkan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil-Makmur, dan Berdaulat," dalam Tim Ahli Seknas Jokowi, *Jalan Kemandirian Bangsa*, Jakarta: Kompas, Gramedia, 2014, hlm. 112.

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, yang nilainya setiap tahun secara keseluruhan mencapai sekitar US\$ 1.500 trilyun.<sup>2</sup>

Secara simultan, pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan hubungan internasional yang meningkat di antara 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.<sup>3</sup>

Wilayah perairan Indonesia dengan posisi geopolitik dan geostrategisnya yang penting ini adalah salah satu kawasan yang akan terkena dampak signifikan, jika terjadi instabilitas dari munculnya gangguan keamanan yang serius. Sebagai salah satu contohnya, 15,2 juta barel minyak per hari, jumlah yang terbanyak kedua di dunia, setelah Selat Hormuz, melewati Selat Malaka. Posisi Selat Malaka dekat dengan, dan membutuhkan transportasi melalui, ALKI I, yang memegang peranan sangat penting dalam menjamin kelancaran suplai logistik bahan bakar ke berbagai negara dan penjuru dunia.<sup>4</sup>

Dalam kaitannya dengan posisi geopolitik dan geostrategis Indonesia, agenda poros maritim yang mengemuka di Indonesia dewasa ini tidak dapat dilepaskan dari munculnya pemerintahan baru pasca-pemilu presiden (pilpres) 2014. Poros maritim memang bukan terminologi yang baru dikenal, mengingat negara-negara maritim kuat, seperti Inggris, Portugis dan Spanyol, telah mempopulerkannya, ketika mereka muncul sebagai penguasa dunia di antara tahun 711 hingga tahun 1492. Munculnya AS sebagai kekuatan adidaya

dunia pemenang Perang Dingin bersama sekutu Baratnya, dan bangkitnya Tiongkok sebagai negara maritim baru di dunia yang sangat kuat dewasa ini, telah mengingatkan kembali tentang pentingnya peran kekuatan maritim di kawasan. Kekuatan ini mengandalkan poros maritim sebagai agenda kerja negara-negara kekuatan baru pasca-Perang Dingin tersebut dalam jangka panjang.

Adapun Presiden Joko Widodo meluncurkan agenda poros maritim dalam kampanye pilpres pertamanya di tahun 2014. Kampanye ini dilanjutkan dengan memasukkan Poros Maritim dalam sembilan agenda pembangunan nasional (*Nawacita*) pemerintahnya, ketika ia mulai menjabat sebagai Presiden Indonesia. Untuk memberikan dasar hukum yang kuat dalam mengimplementasikannya, beberapa Rancangan Undang-undang (RUU) terkait pun disampaikan ke parlemen, seperti RUU mengenai perlindungan nelayan dan budidaya ikan, RUU mengenai pembangunan infrastruktur dan transportasi antar-wilayah, dan lain-lain.

Sebagai tindak lanjutnya, Pemerintah 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. Sebagai konsekuensinya, kondisi infrastruktur yang buruk tidak boleh dibiarkan, dan, sebaliknya, harus diperbaiki segera, untuk merespon keinginan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Dalam hubungannya dengan perkembangan yang dinamis di kawasan, dan implementasi agenda poros maritim dunia Presiden Joko Widodo, pentingnya konektivitas di negara kepulauan Indonesia dan kondisi stabilitas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadi isu penting untuk diteliti dan dibahas. Dari ketiga ALKI yang ada (I, II, dan III), ALKI III dinilai sebagai wilayah yang membutuhkan perhatian khusus, karena letaknya jauh dari pusat gravitasi dan kontrol pemerintah pusat (Jakarta). Selain itu, 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

<sup>2</sup> *Ibid*, hlm. 114; Tulus Warsito, "Geostrategi Maritim Indonesia dalam Perspektif Diplomasi," dalam, *Jalan Kemandirian Bangsa*, Jakarta: Gramedia, 2014 hlm. 154, mengungkapkan data berbeda, yakni: US\$ 1.300 trilyun.

<sup>3</sup> Gregory B. Polling, "Dynamics Equilibrium: Indonesia's Blue Print for a 21<sup>st</sup> Century Asia Pacific," Washington DC: CSIS, 2013.

<sup>4</sup> Elba Damhuri, "Serangan Picu Kenaikan Harga Minyak," *Republika*, 27 Maret 2015, hlm. 8

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.<sup>5</sup> Sehingga, pemanfaatan jalur ALKI harus mengikuti peraturan wilayah negara Indonesia. Ini mengikuti ketentuan internasional yang berlaku bagi lintas di perairan negara kepulauan manapun.

ALKI terdiri dari tiga, dari utara ke selatan, yaitu ALKI I, ALKI II dan ALKI III, yang di bagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III A, III B dan III C. Adapun ALKI I meliputi jalur lintas perairan Laut Jawa, Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Cina Selatan, yang menghubungkan lalu-lintas maritim dan perdagangan internasional dari Afrika, Australia Barat ke Laut Tiongkok Selatan, Jepang, dan sebaliknya. 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.

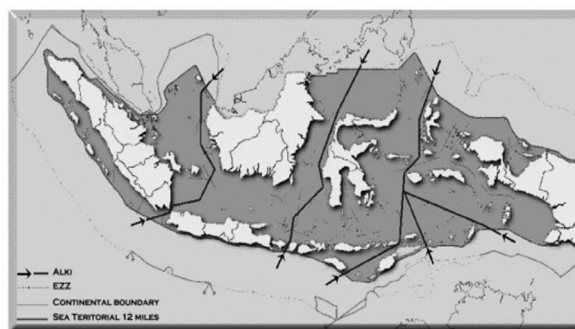
Sedangkan ALKI III A meliputi jalur lintas perairan Samudera Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram (Bagian Timur Pulau Mongole), Laut Banda (bagian Barat Pulau Buru), Selat Ombai, dan Laut Sawu, yang menghubungkan jalur pelayaran dan perdagangan internasional dari Australia bagian Barat ke Filipina dan Jepang, atau sebaliknya. ALKI III B adalah jalur lintas perairan yang menghubungkan jalur maritim dan perdagangan internasional dari Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Laut Arafuru, lalu selanjutnya ke Laut Banda, terus ke utara ke ALKI III A (Laut Seram, Laut Maluku, dan seterusnya), atau sebaliknya. ALKI III C menghubungkan jalur pelayaran dan perdagangan internasional dari Australia bagian Timur, Selandia Baru, dan Samudera Pasifik melalui Selat Torres, atau sebaliknya melalui Selat Torres, Laut Arafuru, Laut Banda, dan Laut Maluku. Secara realistis, ia menghubungkan dua perairan bebas, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.<sup>6</sup> (Lihat Peta di bawah)

Penetapan ALKI dibuat supaya kegiatan dan kepentingan pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara berkesinambungan, 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

<sup>5</sup> Kresno Buntoro, *Alur Laut Kepulauan Indonesia: Prospek dan Kendala*. Jakarta: Seskoal, 2012, hlm. 185.

<sup>6</sup> Buntoro, 2012, *op.cit.*

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.<sup>7</sup>



Gambar 4. Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Berdasarkan PP No. 37 Tahun 2002.

Sumber: RSS, Kementerian Perindustrian RI.<sup>8</sup>

## B. Permasalahan dan Pertanyaan Penelitian

Pemanfaatan ALKI oleh pengguna pihak asing bukannya tanpa syarat, yang diminta Pemerintah Indonesia yang telah mengajukan keberadaan dan statusnya sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*), yang telah diterima PBB. Tercatat 19 syarat yang harus dipatuhi negara asing pengguna ALKI, baik untuk kapal maupun pesawat yang mengawalnya, meliputi ketentuan, antara lain: (1) tidak akan mengganggu atau mengancam kedaulatan integritas teritorial Indonesia; (2) untuk pesawat terbang tidak boleh terbang di luar ALKI, pengecualian rejim ICAO, dengan memberitahukan Pemerintah Indonesia; (3) Kapal perang asing dan pesawat terbang militer asing yang melewati ALKI tidak dibolehkan melaksanakan latihan perang.<sup>9</sup>

Lebih jauh lagi, terdapat 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, di perairan Indonesia; (3) Setiap kapal dilarang

<sup>7</sup> Teguh Fayakun Alif dan Khafid, *Perluakah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) IV*, (online), (<https://dokumen.tips/documents/kajian-alur-laut-kepulauan-indonesia-alki-timur-barat.html>), diakses 20 Juli 2015.

<sup>8</sup> Rovicky, 2010, Inggat 13 Desember, Hari Deklarasi Djoenda, (online), (<https://rovicky.wordpress.com/2010/09/02/inggat-13-desember-hari-deklarasi-djoenda/>), diakses 20 Maret 2015).

<sup>9</sup> *Ibid.*

untuk melakukan pembersihan tangki-tangki kapal atau mengotori wilayah perairan Indonesia di saat melakukan lintas transit; (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; serta (5) Setiap 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 perang asing yang melintas di perairan 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 sudah ditentukan.<sup>10</sup>

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).<sup>11</sup> Sementara, data tahun 2014, menunjukkan potensi perekonomian laut Indonesia setiap tahun diperhitungkan mencapai 1,2 triliun dolar AS, dengan kemampuan yang baru dikembangkan masih kurang dari 10 persen.<sup>12</sup>

Potensi yang sangat besar ini belum mempertimbangkan 70 persen minyak dan gas bumi yang dihasilkan dari kawasan pesisir dan laut. Data geologi Indonesia memperlihatkan bahwa negeri ini mempunyai 60 cekungan potensi yang mengandung minyak dan gas bumi, dengan rincian 40 cekungan di lepas pantai, 14 di daerah transisi daratan dan lautan, dan hanya 6 yang terdapat di wilayah daratan. Seluruh cekungan itu diperkirakan mempunyai potensi minyak bumi sebesar 11,3 miliar barel, dengan 5,5 miliar barel berupa cadangan potensial dan 5,8 miliar barel cadangan terbukti. Sementara, potensi gas bumi mencapai sebesar 101,7 triliun kaki kubik, dengan cadangan terbukti sebesar 64,4 triliun dan cadangan potensial sebesar 37,3 triliun kaki kubik.<sup>13</sup> Ini belum lagi menghitung temuan-temuan energi baru pengganti bahan bakar minyak (BBM), berupa gas hidrat dan gas biogenik, yang potensinya melebihi seluruh minyak dan gas bumi yang ada.

Di samping itu, wilayah perairan Indonesia juga memiliki sumber kekayaan Sumber Daya Alam (SDA) lainnya yang sangat dicari dan mempunyai harga tinggi di pasar internasional dari perikanan, seperti seperti udang, tuna, kerapu, kerang mutiara, dan lain-lain. Untuk potensi produksi lestari ikan laut Indonesia, yang dapat dimanfaatkan dari usaha perikanan tangkap baru mencapai 6,5 juta ton setiap tahunnya, atau sekitar 8 persen total potensi dunia, yang 90 juta tonnya belum menghitung potensi SDA yang dapat dimanfaatkan dari laut dangkal dan lahan pesisir, serta dari kekayaan keanekaragaman hayati laut, dengan *mega-marine biodiversity*, yang dimilikinya.<sup>14</sup>

Sementara, Menteri Pertahanan (Menhan) Ryamizard Ryacudu, dalam kajian kementeriannya telah mengungkapkan, terorisme internasional, pencurian SDA, dan konflik batas wilayah perbatasan adalah 3 dari 5 ancaman nyata yang sangat besar implikasinya bagi Indonesia dewasa ini dan beberapa tahun ke depan.<sup>15</sup> Ancaman terorisme bersifat global, karena mengancam negara-negara lain di sekitarnya, di kawasan Asia Tenggara. 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.<sup>16</sup> Kontradiktifnya, 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.<sup>17</sup> Kekuatan Minimum Esensial

<sup>14</sup> Dahuri, *loc.cit*, hlm. 112 *et seq*.

<sup>15</sup> RI Hadapi Lima Ancaman, *Kompas*, 30 Maret 2015, hlm 3.

<sup>16</sup> Dewasa ini, isu-isu keamanan dan strategis seperti konflik kawasan (internasional), ancaman keterlibatan asing, kejahatan transnasional, dan keterlibatan para aktor non-negara yang kian intens adalah bagian yang tidak terpisahkan dari studi dan riset disiplin hubungan internasional. Bahkan, salah satu analis, yakni Barry Buzan (1991), dalam *People, State, and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*, 2nd Edition, Boulder, CO: Lynne Rienner, 1991 dan Barry Buzan and Lene Hansen (2009). *The Evolution of International Security Studies*, Cambridge: Cambridge University Press, telah memperkenalkan lebih awal studi keamanan sebagai bagian dari studi hubungan internasional yang penting.,

<sup>17</sup> Ferdinan, "Anggaran TNI Rp. 106 T Fantastis, Tapi Hanya 40 Persen untuk Alutsista," *detik.news*, 4 Juli 2015.

<sup>10</sup> *Ibid*.

<sup>11</sup> Lihat lagi Warsito, *loc.cit*, hlm. 157-158.

<sup>12</sup> *Ibid*.

<sup>13</sup> Lihat kembali Dahuri, *loc.cit*, hlm. 113; Warsito, *loc.cit*.

(*Minimum Essential Forces*) TNI tahun 2015 ini saja baru bisa terpenuhi 38-40 persen.<sup>18</sup> Sementara itu, dari anggaran untuk TNI sebesar Rp. 150 triliun, untuk Angkatan Laut dialokasikan dalam jumlah lebih sedikit, yakni Rp. 60 triliun. Juga, dari sekitar 2 persen dari Produk Domestik Bruto, anggaran ideal untuk TNI, kemampuan yang baru terpenuhi masih di bawah 1 persen.<sup>19</sup>

Sebagai konsekuensinya, ancaman keamanan yang dihadapi Indonesia di seluruh ALKI dewasa ini menjadi permasalahan signifikan untuk dibahas dan dilakukan penelitian lebih lanjut. Karena, pemerintah Joko Widodo/Jusuf Kalla (2014-2019), ingin mewujudkan agenda pembangunan Poros Maritim Dunia, seperti yang telah mereka sampaikan dalam pelantikan mereka di Sidang Umum MPR pada Oktober 2014. Hasil penelitian mengenai masalah keamanan di ALKI ini dapat dikontribusikan kepada parlemen (DPR RI) untuk mengawasi sejauh mana kerja pemerintah telah dicapai dalam mewujudkan agenda Poros Maritim Dunia, selain membantunya dalam menjalankan tugas terkait di bidang legislasi dan anggaran. Penelitian ini sendiri menjawab pertanyaan, bagaimana kondisi dan stabilitas keamanan di sekitar ALKI dewasa 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, sehingga kebijakan poros maritim dunia dapat diwujudkan dalam periode pemerintahannya.

Penelitian ini melihat secara komprehensif ancaman-ancaman keamanan yang muncul dari luar Indonesia ke wilayah sekitar ALKI. Sebagai konsekuensinya, wilayah penelitian tidak hanya di ALKI II dan III, mengingat ALKI I pun tidak kalah strategis letak dan kerawanannya dari berbagai bentuk ancaman keamanan yang datang belakangan ini dan masuk jauh ke dalam wilayah perairan Indonesia, sejalan dengan perkembangan lingkungan strategis yang berlangsung.

### C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan membuat sebuah analisis penelitian komprehensif yang menjelaskan kondisi dan stabilitas keamanan di sekitar ALKI dewasa ini, dan ancaman keamanan yang muncul akibat perkembangan dinamis lingkungan strategis yang terjadi. Karena ALKI terdiri dari 3 (tiga) jalur, dan ancaman keamanan yang muncul terdapat di ketiga alur laut yang ada itu, maka pembahasan ALKI

dilakukan terhadap ketiganya, 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.

Penelitian ini menghasilkan kajian khusus atas kondisi stabilitas dan ancaman keamanan yang dihadapi Indonesia di alur laut kepulauannya. Hasil penelitian lengkap dan ringkasan eksekutifnya disampaikan untuk Komisi I dan IV DPR RI, yang konsentrasi pada masalah pertahanan-keamanan dan kelautan, yang berguna untuk digunakan sebagai informasi dan sekaligus referensi dalam rapat-rapat kerja dengan pemerintah, selain untuk penyusunan legislasi dan anggaran.

### D. Kerangka Pemikiran

ALKI 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 (*archipelagic 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.<sup>20</sup> 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

<sup>18</sup> "Menguji Anggaran Ideal untuk Pertahanan Laut, *Info Militer Indonesia*, 16 Desember 2014.

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> Animous. (30 Januari 2012), "ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)," (*online*), (<http://maritimblog.blogspot.co.id/2012/01/19-syarat-melalui-ALKI.html>, diakses 20 Maret 2015).

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.<sup>21</sup> Gagasan ini, melalui perjuangan yang berat dan kontinu, dapat diterima oleh dunia internasional sebagai bagian dari prinsip hukum internasional mengenai kelautan.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> Karenanya, eksistensi hak lintas damai kapal-kapal asal negara lain menjadi bagian tidak terpisahkan dari penetapan ALKI, Deklarasi Djuanda, dan Wawasan Nusantara, serta penancangan Poros Maritim Dunia.

Analisis mengenai ALKI 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 pula, 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, yang berupaya menjadikan negeri ini sebagai pusat dari lalu-lintas perairan sejangad.

Dalam perspektif hubungan dan hukum internasional, pasca-Perjanjian Westphalia 1648, yang memberi dasar bagi munculnya negara modern dan pembentukan negara bangsa, muncul pengakuan terhadap kedaulatan negara, yang bebas dari campur tangan (intervensi) pihak asing.<sup>24</sup> Selain mengubah konstelasi politik global, Perjanjian Westphalia mempertahankan keberadaan negara modern atau negara bangsa dalam kondisi seperti dewasa ini, dengan munculnya pengakuan terhadap negara bangsa yang merdeka pasca-dekolonisasi PBB tahun 1966. Konsep pengakuan atas kedaulatan negara ini menyangkut 2 hal, yang terdiri dari: *pertama*, pengakuan terhadap pemegang kedaulatan negara secara mutlak dengan otoritas yang dimilikinya, atau terhadap pemerintah yang sah. Sedangkan *kedua*, menyangkut pengakuan terhadap adanya teritori, tempat otoritas mutlak pemerintah yang sah dijalankan sepenuhnya.<sup>25</sup> Selanjutnya, pengakuan terhadap keberadaan sebuah negara dan kedaulatan wilayahnya, termasuk perairan tentunya, diturunkan dari Perjanjian Westphalia dalam Piagam PBB tahun 1945, khususnya Pasal 2, ayat (4). Dalam ayat itu ditegaskan, setiap negara menghormati kedaulatan wilayah negara lain dengan menjauhkan diri dari berbagai tindakan yang mengancam secara paksa dan menggunakan kekerasan, keberadaan dan keutuhannya.

Tanpa adanya pengakuan atas konsep negara kepulauan, dengan penetapan atau pemberlakuan ALKI, wilayah perairan Indonesia menjadi terbuka, begitu pula ruang udara di atasnya. Perlu digarisbawahi, penetapan ALKI terlepas dari perspektif yang berpendapat bahwa laut adalah wilayah bebas dan tidak boleh ada yang (mengklaim) memilikinya. Sebaliknya, ia berpihak pada perspektif yang berpendapat bahwa wilayah laut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari wilayah (daratan) suatu negara, sehingga mereka yang memiliki daratan di wilayah terdekat dari laut tersebut berhak mengajukan klaim memilikinya.

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

<sup>21</sup> "Mochtar Kusuma-atmadja dan Teori Kepulauan," *Kompas*, 24 Februari 2015: 4.

<sup>22</sup> "Poros Jangan Abaikan Wawasan Nusantara," *Kompas*, 1 Maret 2015: 2.

<sup>23</sup> Wawancara dengan Duta Besar Arif Havas Oegroseno, Ditjen Multilateral Kemlu, di Kemlu, pada 2 Maret 2015.

<sup>24</sup> Hamid Awaluddin, "Artinya Sebuah Kedaulatan." *Kompas*, 26 Februari 2015, hlm. 7.

<sup>25</sup> *Ibid.*

sebagai wilayah pelayaran kapal-kapal dunia, dengan muatan *dry cargo* dan *liquid cargo*.<sup>26</sup>

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 dan wilayah sekitarnya dapat berasal dari aktor negara dan non-negara, individual maupun kelompok. Cara mengidentifikasi ancaman seperti ini mengikuti apa yang telah diperkenalkan para pakar studi keamanan dan studi strategis pasca-Perang Dingin 1989.<sup>27</sup>

Dalam kaitannya kembali dengan ALKI, ALKI telah menjadikan secara formal wilayah perairan Indonesia bersifat terbuka, bisa dilayari sambil mengikuti ketentuan yang diberikan oleh Pemerintah Indonesia dan dikawal pengawasannya oleh aparat keamanan pengguna ALKI. Sementara, karena begitu luas wilayah dan sebaran pulau-pulau Indonesia, sedangkan di pihak lain, terbatas kapasitas aparat pertahanan dan keamanan lautnya, maka jenis dan pemberi ancaman terhadap keberadaan ALKI bisa beragam, berkembang dinamis, mengikuti kondisi kawasan dewasa ini.

## E. Metodologi Penelitian

### 1. Waktu dan Tempat

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptis-analitis, yang menggunakan pendekatan kualitatif. Proses kegiatan penelitian memadukan langkah awal studi kepustakaan dengan penelitian lapangan, dengan kunjungan ke wilayah-wilayah yang ditetapkan sebagai sampel penelitian, yakni provinsi dan kabupaten/kota yang terletak di sekitar ALKI I, II, dan III, yang diidentifikasi selama ini sangat rawan dari perspektif keamanan. Untuk ALKI II dan III, wilayah-wilayah itu terletak di sekitar Laut Tiongkok Selatan, Selat Malaka, Laut Jawa, dan Selat Sunda, serta wilayah-wilayah di antara Laut Arafuru dan Papua Selatan, yang berbatasan secara langsung dengan negara tetangga, seperti Timor Leste, Papua Nugini, dan Australia, yang sulit untuk diawasi secara seksama, karena terbatasnya kapasitas

dan dukungan operasional aparat pertahanan dan keamanan laut Indonesia. Adapun lokasi yang dipilih untuk dikunjungi dalam penelitian lapangan dalam hal ini adalah Provinsi Sumatera Utara, Provinsi Maluku, dan Provinsi Papua, provinsi kepulauan yang mengandalkan Pendapatan Asli Daerahnya dari SDA kemaritiman.

Secara lebih spesifik, untuk ALKI I, untuk Provinsi Sumatera Utara, kegiatan pengumpulan data yang intensif dilakukan di Kota Medan, sebagai wilayah pelabuhan dan daratan yang rawan dari berbagai bentuk ancaman kejahatan transnasional. Sedangkan di Provinsi Maluku dan Provinsi Papua, dilakukan kegiatan penelitian pengumpulan data dari lapangan secara intensif di wilayah paling selatan dari provinsi-provinsi tersebut, yang berbatasan langsung perairannya dengan negara Papua Nugini dan Australia, yakni Kabupaten Merauke dan Kabupaten Saumlaki. Dalam kegiatan penelitian lapangan, dilakukan juga serangkaian wawancara secara mendalam dan observasi ke kota Tual, wilayah yang selama ini dikenal sebagai kaya sumber daya alam (SDA) ikan di dekat ALKI III, yang menjadi sasaran kegiatan *illegal fishing* para nelayan dari negara-negara lain. Sementara, *timeline* penelitian adalah mulai bulan Januari sampai Agustus 2015. Kegiatan penelitian di lapangan dilakukan dalam rentang waktu Juni-Juli 2015.

Perlu dijelaskan di sini, kegiatan penelitian ke lapangan tidak bisa dilakukan secara ideal di banyak tempat (lokasi), mengingat anggaran penelitian dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang sangat terbatas, sementara wilayah yang harus tercakup sangat luas (teritori Kepulauan Indonesia). Karena itulah, lokasi penelitian yang telah dipilih merupakan sampel dari sekian banyak wilayah yang ada, dengan memperhitungkan posisi strategis dan tingkat kerawanan ancaman keamanannya, serta keterjangkauannya untuk dilakukan kegiatan pengamatan (observasi) dan wawancara secara mendalam di lapangan. Pertanyaan penelitian dan pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner juga ditanyakan kepada pemangku kepentingan terkait dalam kesempatan penelitian atau kunjungan lapangan lain, yang dilaksanakan dalam kesempatan penelitian kelompok, setelah proses wawancara secara mendalam dalam penelitian kelompok telah selesai.

### 2. Cara Pengumpulan Data

Data awal dikumpulkan melalui studi kepustakaan, dengan mempelajari buku-buku referensi yang ada, terutama publikasi terkini, dan juga berita-surat kabar, majalah, dan media elektronik, serta data-data lapangan yang sudah

<sup>26</sup> Connie R. Bakrie, (11 September 2011) "Alur Laut Kepulauan Indonesia: peluang dan Ancaman," (online), (<http://maritimblog.blogspot.co.id/2011/11/alur-laut-kepulauan-indonesia-peluang.html>, diakses 20 Maret 2015).

<sup>27</sup> Terry Terrif, Stuart Croft, Lucy James, and Patrick M. Morgan. *Security Studies Today*. Cambridge: Polity Press, 1999. Juga, *The Future of the Seas in East Asia: Forging A Common Maritime Future for ASEAN and Japan*. Jakarta: CSIS, 2015.

terkumpul melalui akumulasi penelitian lapangan mengenai masalah kelautan sebelumnya. Data lebih lengkap dan realistis diperoleh dan digali melalui proses wawancara secara mendalam dengan narasumber yang beragam. Para narasumber adalah para prajurit dan perwira TNI-AL di pusat maupun daerah, baik yang bertugas untuk tingkat provinsi, di Lantamal (Pelabuhan Utama Angkatan Laut), maupun tingkat lebih rendah, yakni kabupaten/kota di Lanal (Pelabuhan Angkatan Laut), serta aparat pertahanan-keamanan lain di wilayah-wilayah rawan di ALKI, termasuk para prajurit dan perwira TNI-AU dan Kepolisian Air dari Polri. Untuk mendukung penelitian yang komprehensif, dilakukan pula proses pengumpulan data melalui kegiatan wawancara secara mendalam dengan pemerintah lokal terdekat, baik di tingkat provinsi, maupun kabupaten/kota.

Narasumber penting lainnya dalam penelitian ini adalah para diplomat atau ahli hukum laut di Kementerian Luar Negeri (Kemlu), Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), dan kedutaan besar negara lain terkait di Jakarta. Dalam penelitian ini dilakukan pula wawancara secara mendalam dengan bagian penelitian dan pengembangan Kemlu, aparat dan KKP di pusat maupun (kantor dinas-dinas) di daerah yang diteliti. Data sekunder dan primer dari berbagai sumber yang tersedia, dikumpulkan dan dihimpun, agar diperoleh data/informasi yang beragam dan representatif.

### 3. Metode Analisis Data

Data yang diperoleh dari studi kepustakaan dan wawancara secara mendalam, yang bersifat sekunder dan primer, dianalisis dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Hasil observasi di lapangan dimanfaatkan untuk melengkapi data primer dan sekunder yang didapat melalui studi kepustakaan dan wawancara mendalam. Selanjutnya, data primer dan sekunder dilihat relevansinya secara seksama untuk mencari kebenaran, menguji kesahihan, dan menjamin keakurasiannya, agar semua data/informasi itu dapat membantu dalam memberikan analisis yang obyektif dan tajam.

## II. TEMUAN PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

ALKI I merupakan wilayah perairan Indonesia dengan pelayaran kapal-kapal yang mengangkut sekitar 45 persen logistik dan perdagangan dunia.<sup>28</sup> Dari temuan di lapangan, kawasan perairan ini dewasa ini rawan dari implikasi konflik di kawasan serta berbagai bentuk kejahatan transnasional

seperti terorisme, intervensi asing, pencurian dan pembajakan kapal, *illegal fishing* dan lain-lain, yang sangat merugikan negara<sup>29</sup> Sedangkan ALKI II dan III adalah wilayah perairan yang banyak dilayari kapal-kapal negara asing, yang juga tidak lepas kondisinya dari munculnya ancaman keamanan yang datang, antara lain, dari kegiatan lintas batas para pelaku terorisme global, intervensi asing, dan *illegal fishing*.<sup>30</sup>

Implikasi konflik di kawasan terhadap ALKI muncul dari (perkembangan) konflik Laut Tiongkok Selatan (LTS) yang tidak teratasi, dan bahkan terus mengalami eskalasi ketegangan. Akibatnya, muncul menimbulkan kekhawatiran kapal-kapal asal negara pengguna jalur transportasi logistik terhadap kemungkinan implikasi dan prospek konflik LTS atas kawasan perairan di sekitarnya. Kekhawatiran dampak eskalasi ketegangan di LTS muncul terutama terhadap ALKI I yang melewati rute Selat Malaka dan juga berbatasan dengan perairan Natuna dan ZEE Indonesia di bagian utara Kabupaten Kepulauan Natuna dan Provinsi Kepulauan Riau. Sedangkan berbagai bentuk kejahatan transnasional berbentuk ancaman serangan terorisme, pencurian dan pembajakan kapal, *illegal fishing*, merupakan ancaman keamanan yang datang dari para aktor non-negara, yang semakin meningkatkan perannya belakangan ini. Kehadiran mereka menambah ragam ancaman keamanan di ALKI di luar jenis ancaman keamanan yang datang dari aktor negara. Jadi, dari perspektif pelakunya, memang terdapat 2 karakteristik ancaman keamanan, sedangkan dari bentuk ancaman keamanannya terdapat kasus-kasus kejadian di perairan yang lebih beragam.

Karena situasi LTS berdampak lebih luas ke masa depan kawasan dan ALKI, ia diletakkan sebagai bentuk ancaman keamanan yang lebih serius dan berbahaya, yang harus diperhatikan lebih dulu. Sementara, beberapa bentuk kejahatan transnasional yang datang dari terorisme, pencurian dan pembajakan

<sup>28</sup> "Visi Poros Maritim: Konsep, Kebijakan dan Tantangan," makalah disampaikan dalam FGD dengan P3DI Setjen DPR, 11 Maret 2015, Jakarta: Direktur Pertahanan Keamanan, Bappenas, 2015.

<sup>29</sup> Wawancara dengan Wakil Komandan Pangkalan Utama Angkatan Laut (Dan Lantamal), Kol. Mar. Prasodjo, serta Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa dan Wakil Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Waasop Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Budi Darmawan, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015. 2015.

<sup>30</sup> Wawancara dengan Wakil Komandan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Provinsi Maluku, Kolonel Maritim I Dewa Putu SG, di Hotel Amaris, Ambon, Provinsi Maluku, pada 11 Mei 2015. Wawancara dengan Komandan Lantamal IX Provinsi Maluku, Laksmana Pertama Nurhidayat, di Mako Lantamal, Ambon, Provinsi Maluku, pada 12 Mei 2015. Wawancara dengan Kol. (laut) Bayu, Asisten Operasi Lantamal XI, Merauke, di Mako Lantamal XI, Kabupaten Merauke, di Kota Merauke, Provinsi Papua, pada 12 Juni 2015.

kapal, serta *illegal fishing*, bersama-sama dengan ancaman keamanan yang datang dari intervensi asing dibahas sesudahnya, mengingat wilayah yang terkena dampak bersifat lebih terbatas. Namun, masing-masing bentuk ancaman keamanan di luar konflik LTS itu dibuat dalam subbagian pembahasan tersendiri, dengan pertimbangan, ia merupakan ancaman keamanan yang cukup sering terjadi di wilayah sekitar ALKI, dan juga kian potensial merusak stabilitas keamanan (perairan) Indonesia.

#### A. Perkembangan LTS dan Ancaman Keamanan di ALKI

Prospek perkembangan LTS patut memunculkan kekhawatiran terhadap keamanan ALKI, terutama ALKI I, yang berhubungan langsung dengan jalur pelayaran ke dan menuju kawasan perairan internasional yang memiliki tumpang-tindih klaim.<sup>31</sup> Kekhawatiran terhadap ancaman keamanan di ALKI I 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 negara anggota ASEAN, yaitu Malaysia, Brunei Darussalam, Filipina, dan Viet Nam.

Prospek keamanan ALKI I sangat memprihatinkan, berdasarkan penilaian yang disampaikan kalangan militer negara tetangga. Salah satunya adalah yang diberikan Admiral Yoji Koda, mantan Panglima Maritim dan Armada Pasukan Bela Diri Jepang. Koda mengamati gelar alutsista dan mobilitas pergerakan kekuatan AL Tiongkok, dan meminta perhatian khusus para pemimpin di kawasan atas perkembangan agresifitas perilaku AL Tiongkok di LTS, terutama pulau-pulau yang telah diklaim negeri itu secara sepihak. Kondisi di perairan LTS rawan konflik, apalagi melihat berbagai laporan terkini atas perkembangan reklamasi yang telah dilakukan Tiongkok dan pengembangan infrastruktur dan penempatan fasilitas pertahanan-keamanan negeri itu di sana.

Melihat laporan reguler yang dibuat Pemerintah Filipina tentang kegiatan reklamasi pulau, pantai, dan perairan yang dipersengketakan di LTS, oleh Tiongkok, prospek keamanan ALKI I semakin suram dan memprihatinkan. Pada tahun 2014, Pemerintah Filipina telah mengkritik proyek reklamasi Beijing di beberapa gugus karang, seperti Cuarteron, Johnson, Johnson South, dan Gaven di Kepulauan Spratly,

yang oleh Tiongkok disebut Nansha.<sup>32</sup> Perkembangan atas prospek yang buruk disampaikan negara-negara pengklaim LTS lain. Situasi perkembangan yang tidak menggembirakan juga telah disebabkan oleh langkah Filipina dan negara-negara pengklaim lain yang melakukan kegiatan reklamasi di pulau-pulau yang dipersengketakan. Menlu Tiongkok telah mengungkapkan kekhawatirannya setelah Pemerintah Filipina menyatakan keinginannya untuk melanjutkan pekerjaan konstruksi dan perbaikan di pulau-pulau di atas, termasuk terhadap bandara dan landasan pacu. Sedangkan Pemerintah Taiwan, Malaysia, dan Viet Nam telah melakukan upaya perbaikan fasilitas mereka di sana.<sup>33</sup>

Demikian pula, para Menlu ASEAN, dalam pertemuan terakhir mereka, mengungkapkan kecemasan mereka terhadap sepak terjang Tiongkok di kawasan perairan yang dipersengketakan.<sup>34</sup> Dalam forum ASEAN di Kinibalu, Malaysia, telah dibahas secara khusus perkembangan situasi LTS, dan upaya Tiongkok membangun wilayah perairan yang dipersengketakan, dengan mereklamasi gugusan karang terpencilnya.<sup>35</sup> Dalam laporan terkini yang disampaikan militer AS dan Pemerintah Filipina pada akhir Januari 2015 terungkap, di kawasan itu telah dibangun landasan pesawat terbang sehingga sekutu Filipina, AS, mengirimkan lebih banyak, dan secara lebih sering, kekuatan AL-nya ke Asia Pasifik, untuk reposisi dan penyeimbangan kembali (*reposition*) dan (*rebalancing*) kekuatannya. Manuver angkatan laut Tiongkok di LTS telah menarik kehadiran AL AS semakin dalam ke wilayah Asia Tenggara, yang memberi dampak lebih luas ke prospek stabilitas, tidak hanya di ALKI I, tetapi juga ALKI II.

Tiongkok sendiri telah mengklaim sebagian besar kawasan perairan LTS, dengan menetapkan *nine dotted lines* (atau *nine dashes lines* –sembilan garis putus-putus). Klaim ini tidak hanya berbenturan secara langsung dengan klaim 4 negara ASEAN, yakni Malaysia, Brunei Darussalam, Filipina, dan Malaysia, namun juga Indonesia, yang selama ini tidak mengajukan klaim. Sebab, menurut aparat pertahanan dan keamanan Indonesia, terutama TN-AL, yang berbeda pandangan dengan Kementerian Luar Negeri (Kemlu) yang sejauh ini tampak tidak kuatir, hal itu bisa berdampak pada prospek

<sup>31</sup> Wawancara dengan Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa, dan Wakil Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Waasop Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Budi Darmawan, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015. , di

<sup>32</sup> Wawancara dengan Herman J. Craft, Associate Professor Ilmu Politik, Universitas Filipina, di CSIS Jakarta pada 17 Maret 2015.

<sup>33</sup> "China irked by Philippines' building in South China Sea," *The Jakarta Post*, March 28, 2015, hlm. 10.

<sup>34</sup> Wawancara dengan Duta Besar Havas Oegroseno, Ditjen Multilateral Kemlu, di Kemlu pada 2 Maret 2015.

<sup>35</sup> "Menlu ASEAN Cemaskan Reklamasi Tiongkok," *Kompas*, 29 Januari 2015, hlm. 10.

pemanfaatan ZEE Indonesia oleh para nelayan tradisional, terutama di sekitar Kepulauan Natuna.<sup>36</sup>

Kekhawatiran ini dikuatkan pengamat asing, bahwa dengan absennya klaim, Indonesia tidak berarti bebas dari kemungkinan konflik, menyusul adanya persinggungan klaim Tiongkok itu dengan ZEE Indonesia di sekitar Laut Natuna.<sup>37</sup> Kesiapan untuk menghadapinya perlu dilakukan, karena telah muncul konflik antara kapal pencari ikan Tiongkok dan nelayan Indonesia, dan aparat KKP di tahun 2015. Kemudian, sulit memprediksi perkembangan di lapangan mengingat kehadiran dan peran aktor negara dan non-negara yang beragam, yakni para nelayan dan pengusaha/pemilik kapal ikan, yang sulit diawasi. Juga, sekalipun Tiongkok menghormati peran Indonesia sebagai salah satu negara besar di kawasan, tidak semua pihak di Tiongkok yang selalu sejalan dengan pandangan resmi Kemlu Tiongkok.<sup>38</sup>

Terhadap klaim sepihak Tiongkok atas LTS, Duta Besar, yang juga, ahli hukum internasional Kemlu, Arif Havas Oegroseno, berpendapat, sebaiknya Indonesia tidak perlu reaktif menanggapi, karena klaim sejarah Tiongkok atas LTS tidak mempunyai kekuatan hukum, berbeda dengan UNCLOS.<sup>39</sup> Oegroseno lebih lanjut menyatakan bahwa terhadap klaim sejarah Tiongkok itu, setiap negara secara subyektif dapat melakukannya. Posisinya akan semakin lemah, jika di lapangan, Tiongkok tidak bisa membuktikan klaim atas kepemilikan pulau yang dijadikan dasar untuk membuat klaim atas Landas Kontinen, ZEE, dan lain-lain. Apalagi, jika klaim Tiongkok hanya berdasarkan kepemilikan atas laut, tanpa adanya wilayah daratan, sebagai dasar penghitungan.

Walaupun terdapat dua visi yang berbeda tingkat kekhawatirannya atas perkembangan stabilitas keamanan di LTS antara pihak keamanan dan Kemlu, ALKI I, sebagai kawasan perairan internasional terdekat dengan LTS, yang sangat sibuk dengan aktifitas pelayaran logistik, akan terkena

dampak, secara langsung, maupun tidak langsung. Ini artinya, pemangku kepentingan keamanan perairan Indonesia, serta pengguna dan pemegang kedaulatan atas pengawasannya harus mengantisipasi dengan skenario kasus terburuk, jika konflik terbuka pecah di LTS, apalagi jika berkepanjangan. Sebab, pemasukan negara dari jasa pangkalan, perbaikan kapal, bahan bakar, dan logistik sehari-hari dapat berkurang secara signifikan. Sedangkan *spill over* konflik dapat berdampak pada instabilitas keamanan di pulau-pulau terdepan Indonesia di dekatnya, dan di kawasan lebih luas.<sup>40</sup>

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.<sup>41</sup> Sikap Tiongkok yang semakin agresif dengan manuver militer dan upayanya terus membangun pulau-pulau dan kawasan perairan yang diklaimnya, tanpa menghiraukan keberatan negara *claimants* lainnya, begitu pula rival lamanya di kawasan, yakni AS, menjadikan LTS sebagai titik api sumber konflik.<sup>42</sup> Laporan pengintaian AS yang mengungkapkan pembangunan bandara militer dan penempatan senjata artileri Tiongkok di kawasan reklamasinya, di Spratly, yang diperebutkannya dengan negara anggota ASEAN, menyebabkan LTS semakin rawan konflik militer terbuka.<sup>43</sup>

Situasi memburuk akibat respons AS yang juga provokatif, dengan memamerkan kesiapan militernya dalam mendukung Filipina menghadapi agresi Tiongkok yang meningkat di sana. Aksi *show of force* ditunjukkan AS dalam latihan perang terbesar tahunan dengan Filipina, yang melibatkan 12.000 anggota militernya, pada 20 April 2015, selain menyampaikan secara langsung pernyataan komitmen penuh yang diungkapkan Presiden Obama

<sup>36</sup> Wawancara dengan Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa, serta Asisten Intelijen Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asintel Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Makmur, dan Asisten Potensi Maritim Pangkalan Utama Angkatan Laut (Aspomar Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Ismail E. Rambe, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015.

<sup>37</sup> Bill Hayton, di CSIS, Jakarta pada 11 Pebruari 2015, dan bukunya, *The South China Sea, The Struggle for Power in Asia*, Yale: Yale University Press, 2014. Juga, "Indonesia Harus Bersiap Hadapi Konflik," *Kompas*, 12 Pebruari 2015, hlm. 9.

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> Wawancara dengan Duta Besar Arief Havas Oegroseno dalam seminar nasional "Penanggulangan *Maritime Transnational Organized Crimes* Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia." Kementerian Luar Negeri, 2 Maret 2015.

<sup>40</sup> Wawancara dengan Wakil Komandan Pangkalan Utama Angkatan Laut (Dan Lantamal), Kol. Mar. Prasodjo, serta Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa, dan Asisten Intelijen Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asintel Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Makmur

<sup>41</sup> Wawancara dengan Wakil Komandan Pangkalan Utama Angkatan Laut (Dan Lantamal), Kol. Mar. Prasodjo, serta Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa, dan Asisten Intelijen Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asintel Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Makmur, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015.

<sup>42</sup> Wawancara dengan Yoji Koda dalam kesempatan Seminar on Maritime Security in East Asia, Jakarta, CSIS, 3 Pebruari 2015.

<sup>43</sup> Sita Planasari Aquadini, "AS Peringatkan Soal Ancaman Militerisasi di Laut Cina Selatan," *Koran Tempo*, 9 April 2015: 30.

dan Dubes Philip Goldberg,<sup>44</sup> Selama ini, AS dan Filipina telah terikat Perjanjian Pertahanan 1951, yang mewajibkan memberi bantuan, jika salah satu diserang musuh. Latihan militer bersama, dengan memperluas negara yang ikut serta, dengan mereka yang terlibat konflik, yang mengambil lokasi di dekat LTS, meningkatkan eskalasi ketegangan secara cepat.

Konflik militer di LTS akan berimplikasi langsung terhadap keamanan di ALKI, terutama ALKI I. Eskalasi ketegangan selama ini telah membuat kekhawatiran para pengguna ALKI, terutama negara-negara besar dengan kapal-kapal logistik, seperti tanker pengangkut minyak dan gas, dan kapal-kapal dagang mereka, khususnya yang melalui Selat Malaka.<sup>45</sup> Sementara, klaim teritorial Tiongkok atas LTS yang meliputi pula ZEE Indonesia di Laut Natuna akan berimplikasi buruk terhadap ALKI, terutama ALKI I dan II, yang belum tentu dapat dipertahankan penetapannya secara sepihak oleh Indonesia, seperti sekarang ini. Karena itu, upaya mewaspadai meluasnya klaim teritorial Tiongkok di LTS perlu terus dilakukan, karena secara langsung akan berdampak ke ALKI (I dan II). Dengan argumen inilah, 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.<sup>46</sup> Upaya TNI-AU meningkatkan status pangkalan udara di Natuna, yang berbatasan langsung dengan LTS, dari tipe C ke B, menunjukkan keseriusan Indonesia dalam menyikapi perkembangan yang terus ditandai meningkatnya eskalasi konflik. Langkah ini menjadi penting untuk mendukung operasi udara dan gelar pasukan, terutama di laut, jika Laut Natuna dan ZEE Indonesia terancam.

## B. ALKI dan Ancaman Terorisme Global

Analisis terkini tentang perkembangan terorisme global menilai Asia tidak lepas dari pengaruh dan sasaran aktifitas *Islamic State* (IS), yang sebelumnya

disebut ISIS. Perkembangan kegiatan terorisme global memburuk dan menjadi ancaman buat ALKI I, karena Asia telah menjadi rute favorit para pengikut dan simpatisan kelompok radikal yang tengah mengkampanyekan pembentukan negara Islam di Suriah, Irak, dan al-Sham. Bahkan, terdapat sekitar 400 pejuang ISIS/IS yang telah menggunakan rute LTS untuk menuju dan kembali dari Timur-Tengah.<sup>47</sup>

Analisis intelijen mengungkap, IS bukan lagi problem regional, namun global, karena memiliki 3 ring geografi dalam operasinya. Ring pertama adalah "lingkaran dalam" (*interior ring*), yang menjadi pusat pertempuran, tempat IS bermula, meliputi Suriah, Irak dan al-Sham, yaitu negara-negara Levan, Jordania, Lebanon, dan Israel-Palestina. Kemudian, terdapat "lingkaran luar yang dekat," (*near abroad ring*), berupa negara Timur-Tengah yang tersisa dan Afrika Utara, yang diperluas ke timur ke Afghanistan dan Pakistan. Selama ini, IS melancarkan operasi-operasi tambahan ke wilayah itu, dan menyebutnya sebagai wilayah "kegubernuran" (*governorates*). Lingkungan terakhir adalah "lingkungan luar yang jauh" (*far abroad ring*), meliputi wilayah lainnya di seluruh dunia, khususnya Eropa, AS, dan Asia.<sup>48</sup>

Karena masyarakatnya hidup berdiaspora, Asia, terutama negara-negara dengan mayoritas muslim, terutama Indonesia, menjadi target IS. Indonesia merupakan negeri dengan mayoritas Muslim terbesar di dunia, yang sangat terbuka secara alamiah dan geopolitik, karena sistem politik pasca-1998 yang ramah dan kompromistis terhadap gagasan-gagasan baru dalam era kebebasan dan reformasi.<sup>49</sup> Mengingat IS begitu ambisius dalam cita-cita dan operasinya di lapangan, upaya IS mencari pengaruh dan sasaran di Indonesia perlu direspons secara cermat. Analisis studi keamanan setelah berakhirnya Perang Dingin telah menjelaskan adanya ancaman global dewasa ini yang datang dari aktor non-negara dan yang bersifat non-tradisional.

Untuk merespons ini, AS telah mempersiapkan langkah yang cepat dan maksimal di berbagai lokasi pasukannya. *Alarm* kesiapsediaan telah dipasang, dengan meningkatnya ancaman dari para aktor non-negara yang berafiliasi ke IS, Al-Qaeda, dan pengikutnya, terhadap kapal-kapal militer dan sipil

<sup>44</sup> "AS Bantu Filipina Hadapi Tiongkok," *Kompas*, 21 April 2015: 10.

<sup>45</sup> Wawancara dengan Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa Asisten Operasi Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asop Lantamal), Kol. Laut (Pelaut) I.G. Merta Yasa, dan Asisten Intelijen Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asintel Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Makmur, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015.

<sup>46</sup> 45 Wawancara dengan Komandan Pangkalan Udara (Danlanud) I, Kol. Pnb. Chandra Siahaan, SIP, diploma of MDS, serta Asisten Intelejen Pangkalan Udara (Lanud) I, Letkol. Pnb. Ardhiyanto, diploma of MDC, dan Asisten Operasi Pangkalan Udara (Lanud) I, Letkol. Pnb. Robert Manalu, di Markas Komando Operasi I Lanud, di Markas Komando Operasi I Lanud, Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015.

<sup>47</sup> Jessica Lewis McFate and Harleen Gambhir, "Islamic State's Global Ambitions," *The Wall Street Journal*, February 24, 2015, hlm. 13.

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> Wawancara dengan Duta Besar Arief Havas Oegroseno dalam seminar nasional "Penanggulangan *Maritime Transnational Organized Crimes* Menuju Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia." Kementerian Luar Negeri, 2 Maret 2015.

mereka.<sup>50</sup> Kapal-kapal dagang asal Indonesia dan asing dengan ABK Indonesia yang melintasi perairan Timur-Tengah dan Afrika tidak luput dari sasaran. Yang harus pula menjadi perhatian di sini adalah aksi-aksi para pengikut dan simpatisan IS di Kepulauan Indonesia yang menggunakan jalur ALKI. Karena, jalur lintas perairan internasional sesuai UNCLOS itu, sejak berabad-abad dilayari kapal-kapal dari berbagai tempat di seluruh dunia, yang memerlukan lintasan terdekat dan terefisien.

Kondisi Kepulauan Indonesia, dengan garis pantai yang panjang dan letak pulaunya yang tersebar, membuat wilayah ini sangat ideal bagi persembunyian dan aktifitas para teroris internasional.<sup>51</sup> Dengan kapasitas dan alutsista yang sangat terbatas, dan menyurutnya peran teritorial TNI, aktifitas para teroris internasional menjadi sulit dipantau dan dicegah. Sehingga, logis, 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, kelanjutan dari aktifitas tahun 2000, yang telah memunculkan konflik sektarian dan digelarinya 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.<sup>52</sup>

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.<sup>53</sup> Kerjasama dan kewaspadaan ditingkatkan untuk mencegah masuknya para pengikut IS ke Sulawesi, terutama Poso, yang telah mereka jadikan

basis latihan militer dan operasi. 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.<sup>54</sup> Di luar Poso, wilayah tetangga seperti Ampaña, 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 radar mereka.

Tingginya tawaran dan kerjasama asing untuk melakukan kegiatan dan latihan maupun operasi bersama di wilayah perairan, memperlihatkan rawannya ALKI dari berbagai bentuk ancaman yang bersifat langsung maupun tidak, bagi negara-negara yang terlibat di dalamnya, termasuk Indonesia. Seperti diungkapkan Wadan Bakamla, Kolonel Maritim I Dewa Putu SG, latihan dan kerjasama antara Indonesia dengan negara-negara lain di laut telah lebih banyak dilakukan dibandingkan dengan latihan aparat pertahanan dan keamanan di matra darat dan udara.<sup>55</sup> Realitas di lapangan yang memperlihatkan bahwa kerjasama Indonesia dengan AL dan *Coast Guard* asing lebih banyak berlangsung di perairan Indonesia barat, menunjukkan wilayah sekitar ALKI I lebih menjadi keprihatinan pihak asing, terutama bagi AS, Jepang, ASEAN, dan Tiongkok. Karena, di sana terletak Selat Malaka, maka wilayah perairan tersibuk di dunia dan sangat vital perannya bagi transportasi dan logistik global ini terancam mengalami gejolak.<sup>56</sup> Sedangkan, kawasan sekitar ALKI II dan III 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. Selama ini, para pencari suaka gelap itu masuk ke wilayah sekitar ALKI I, yang memudahkan mereka untuk merapat ke pulau kecil dan dangkal, yang luput dari pengawasan. Sementara, kawasan sekitar ALKI II dan III merupakan laut dalam,

<sup>50</sup> S. Cropsey, "When Islamic State Starts Hitting Ships," *The Wall Street Journal*, February 25, 2015, hlm. 10.

<sup>51</sup> Wawancara dengan Wakil Komandan Pangkalan Utama Angkatan Laut (Dan Lantamal), Kol. Mar. Prasodjo dan Asisten Intelijen Pangkalan Utama Angkatan Laut (Asintel Lantamal), Letkol. Laut (Pelaut) Makmur, di Lantamal, Belawan, Provinsi Sumatera Utara, pada 10 April 2015.

<sup>52</sup> "TNI Gempur, Sarang Teroris Poso," *Republika*, 1 April 2015, hlm. 3.

<sup>53</sup> "Terorisme: pengawasan di Perbatasan RI-Filipina Diperketat," *Kompas*, 27 Maret 2015, hlm. 24.

<sup>54</sup> Penjelasan Pangdam VII Wirabuana, Mayjen Bachtiar, *ibid.*

<sup>55</sup> Wawancara di Hotel Amaris, Ambon, Provinsi Maluku, pada 11 Mei 2015.

<sup>56</sup> Wawancara dengan Laksamana Pertama Amarulla Oktavian, Kepala Staf Armada Barat, di CSIS, Jakarta pada 17 Maret 2015.

yang ombaknya ganas dan rawan ditangkap kapal-kapal pengawas dan penjaga perairan Australia.<sup>57</sup>

### C. 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.<sup>58</sup> Kehadiran AS dan Australia, misalnya tampak meningkat belakangan ini, termasuk dengan kehadiran kapal induk AS yang terdeteksi TNI-AL di Selat Sunda dan selatan perairan Nusakambangan, menjelang pelaksanaan eksekusi hukuman mati bagi para penjahat narkoba asal Australia, pada 28 April 2015, yang sangat ditentang dunia internasional.<sup>59</sup>

Kasus ancaman intervensi asing telah terjadi juga lebih dari satu dasawarsa sebelumnya, dengan kehadiran kapal induk AS di sekitar Teluk Jakarta (ALKI I) menjelang jatuhnya Soeharto. Intervensi semakin rawan terjadi dewasa ini dengan kehadiran dan munculnya kepentingan Tiongkok yang meningkat di ALKI. Hal ini dapat dilihat juga dari munculnya tawaran Tiongkok untuk memberikan 10 hibah kapal ikan bekas ke Indonesia, yang kemudian ditolak, karena alasan tingginya biaya perawatan dan konsekuensi negatif dari peran Tiongkok dalam memasang radar untuk keselamatan navigasi internasional di Selat Sunda.<sup>60</sup> Angkatan Laut AS telah lebih dulu memasang 12 radar untuk kepentingan keamanan dan keselamatan navigasi internasional di sekitar Selat Malaka, yang juga untuk kepentingan kapal-kapal logistik dan dagangnya yang berkepentingan menggunakan selat tersebut.

Untuk mengantisipasi ancaman intervensi militer negara lain, KRI Diponegoro, oleh Panglima TNI Moeldoko, telah ditugaskan mengawal wilayah perairan Nusakambangan dan sekitarnya, menjelang pelaksanaan eksekusi mati atas 2 penyelundup narkoba asal Australia, yang dikenal sebagai "*duo Bali nine*" Pengerahan KRI ini dilakukan bersama dengan aktifitas pesawat helikopter TNI-AL dan masing-masing 2 Sukhoi dan F-16 AU yang telah lebih dulu melakukan manuver *show of force* di udara, ketika tahanan narkoba asal Australia itu mau dibawa keluar dari penjara di Bali menuju tempat eksekusi mati di

Nusakambangan.<sup>61</sup> Pengarahan atau gelar kekuatan militer Indonesia ini menjadi tampak berlebihan untuk merespon reaksi Pemerintah Australia, terutama manuver militernya di dekat perairan Indonesia, yang tampak provokatif. Tetapi, reaksi Pemerintah Indonesia, terutama aparat keamanan dan pertahanannya, harus dipahami dalam perspektif ancaman terhadap kedaulatan wilayah dan hukum Indonesia, belajar dari kasus Timor Timur, walaupun masalahnya berbeda. Sehingga, logis kemudian, muncul gertakan Menko Maritim, yang mengancam Australia dengan akan melepas 10 ribuan imigran gelap yang ditahan di Indonesia untuk meneruskan perjalanan mereka ke Australia.<sup>62</sup>

Sementara itu, ancaman yang datang dari aktor negara berasal dari negeri jiran, seperti diperlihatkan Malaysia, yang berani dan seringkali melakukan pelanggaran terang-terangan ke wilayah udara Indonesia di atas ALKI. Pada bulan Januari 2015 saja, Malaysia telah melanggar wilayah kedaulatan Indonesia di Pulau Sebatik, Kalimantan Utara, dekat dengan ALKI II, sebanyak 7 kali.<sup>63</sup> Padahal, menurut Panglima TNI, Jenderal Moeldoko, TNI sudah melakukan kesepakatan dengan Panglima Malaysia untuk tidak lagi membuat situasi di perairan Sebatik dan Ambalat menjadi panas. Pelanggaran wilayah di sekitar ALKI II, 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, terutama ALKI I, sedang berada jauh dari Ambalat, sehingga mereka tidak mungkin melakukan pengejaran. Pemerintah Joko Widodo tampak lamban dalam meresponnya, dan tidak tegas. Nota protes lambat dibuat dan disampaikan ke pihak Malaysia, sedangkan protes langsung secara formal ke Pemerintah Malaysia belum pernah disampaikan. Ini menimbulkan opini Indonesia lemah berhadapan dengan Malaysia dalam melindungi wilayah kedaulatannya, termasuk di sekitar dan di atas ALKI I.<sup>64</sup>

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> Wawancara dengan Komandan Lantamal IX Provinsi Maluku, Laksamana Pertama Nurhidayat, di Mako Lantamal, Ambon, Provinsi Maluku, pada 12 Mei 2015.

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> "2 Terpidana Mati Warga Australia Dipindah Ke Nusakambangan: Tangan dan Kaki Dirantai, Dikawal 2 Sukhoi dan F-16," *Rakyat Merdeka*, 5 Maret 2015, hlm. 1.

<sup>62</sup> "Menteri Tedjo Ancam Lepas Ribuan Imigran ke Australia," *Harian Terbit*, 11 Maret 2015.

<sup>63</sup> "Malaysia Langgar Wilayah Tujuh kali," *Media Indonesia*, 26 Juni 2015, hlm. 3.

<sup>64</sup> "Malaysia Dinilai tidak Hormati Kedaulatan RI," *Media Indonesia*, 20 Juni 2015, hlm. 3. Juga, terungkap dalam wawancara dengan Wakil Komandan Badan Keamanan Laut (Bakamla) Provinsi Maluku, Kolonel Maritim I Dewa Putu SG, di Hotel Amaris, Ambon, Provinsi Maluku, pada 11 Mei 2015; Wawancara dengan Komandan Lantamal IX Provinsi Maluku, Laksamana Pertama Nurhidayat, di Mako Lantamal, Ambon, Provinsi Maluku, pada 12 Mei 2015;

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 I, II, maupun III. Perairan Indonesia yang kaya dengan SDA, dan sulit diawasi, akibat panjang garis pantai dan letak pulau-pulainya yang begitu tersebar. Terlebih lagi, Australia, akan segera menjadi pengguna *drones* tercanggih, yakni MQ-9 Reaper *drones*, di sekitar ALKI, karena kepentingan nasionalnya.<sup>65</sup>

Di luar operasi *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.<sup>66</sup> Ini termasuk untuk kegiatan operasi bawah air kapal-kapal selam Tiongkok yang baru diluncurkan untuk operasi di perairan Asia-Pasifik. Eskalasi konflik di LTS 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.

#### D. ALKI dan Kejahatan Transnasional

Ancaman yang datang terhadap wilayah sekitar ALKI dari kegiatan *illegal fishing*, begitu besar, dengan kerugian potensial per tahunnya mencapai lebih dari Rp. 300trilyun lebih,<sup>67</sup> atau telah terjadi pencurian ikan sebanyak 5 juta ton setiap tahunnya.<sup>68</sup> Implikasinya sangat merugikan negara sejak lama, khususnya di Laut Banda dan Arafura, yang dekat dengan ALKI III,

yang sangat kaya dengan ikan. Angka pelanggaran kepatuhan kapal di perairan ini merupakan yang tertinggi di seluruh perairan Indonesia. Tercatat, 350 kapal bermasalah di perairan Maluku, 200 di Sulawesi Utara, 150 di Bali, 140 di Papua, 90 di Papua Barat, dan 60 di Kepulauan Riau.<sup>69</sup> Hasil investigasi Tim Satgas *Anti-Illegal Fishing* mengungkapkan, 913 kapal telah didiskualifikasi, karena telah melakukan berbagai pelanggaran.<sup>70</sup> 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,<sup>71</sup> melakukan *transshipment*, membawa BBM ilegal, dan lain-lain.<sup>72</sup>

Terhadap kegiatan *illegal fishing* di ALKI (I, II, dan III), Tiongkok adalah ancaman utama, yang diperkuat fakta angka hasil perikanan tangkap Tiongkok, yang mencapai 17,1 juta ton per tahunnya.<sup>73</sup> Sekjen Koalisi Rakyat untuk Keadilan Perikanan, Abdul Halim, mengatakan angka ini tidak logis, sebab panjang garis pantai Tiongkok hanya 14.500 km, dan luas perairan ZEE-nya hanya 877.019 km persegi. Sedangkan Indonesia dengan panjang garis pantai 95.181 km dan perairan ZEE seluas 7,9 juta km persegi hanya mampu menghasilkan produksi ikan tangkap sebanyak 5,8 juta ton per tahunnya.<sup>74</sup> Selain Tiongkok, negara asal para pencuri ikan yang tertangkap juga banyak yang berasal dari negara-negara ASEAN, seperti Thailand, Viet Nam, Filipina, dan Malaysia.

Karena keterbatasan alat operasi untuk penindakan, kasus *illegal fishing* yang berlangsung di sekitar ALKI jauh lebih banyak daripada yang dapat diungkapkan. Ini termasuk kasus *transshipment* oleh sekitar 10 kapal-kapal asal Malaysia dan Thailand belakangan, yang berhasil ditangkap petugas PSDKP.

<sup>65</sup> Rob Taylor, "Australia Eyes Drones As US Sets Sales Rules," *The Wall Street Journal*, hlm. 4.

<sup>66</sup> Wawancara dengan Komandan Lantamal IX Provinsi Maluku, Laksamana Pertama Nurhidayat, di Mako Lantamal, Ambon, Provinsi Maluku, pada 12 Mei 2015.

<sup>67</sup> Tim Ahli Seknas Jokowi, *Jalan Kemandirian Bangsa*, Jakarta: Kompas, Gramedia, 2014, *op.cit.*

<sup>68</sup> *Metro TV News*, 31 Maret 2015: 19:38.

<sup>69</sup> "Pelanggaran Kepatuhan Kapal di Perairan Maluku Tertinggi," *Suara Pembaruan*, 12 Juni 2015, hlm. A15

<sup>70</sup> Agus Supriyanto, "Belum Satupun Kapal Eks Asing yang Lolos," *Koran Tempo*, 27 Mei 2015, hlm. 6.

<sup>71</sup> Wawancara dengan Kepala Satuan Polisi Air Kota Saumlaki, Kabupaten Maluku Tenggara Barat, AKP Henry Hursepuny, di kantor Satpolair Kota Saumlaki, di Pelabuhan Saumlaki, pada 30 Juni 2015.

<sup>72</sup> "Pelanggaran Kepatuhan Kapal di Perairan Maluku Tertinggi," *Suara Pembaruan*, 12 Juni 2015, hlm. A15

<sup>73</sup> Penjelasan dalam wawancara dengan Djalaludin Salamessy dari Bappeda Provinsi Maluku dalam FGD di Ambon, pada 13 Mei 2015; Wawancara dengan Wadan Bakamla Provinsi Maluku, Kolonel Maritim I Dewa Putu SG, di Ambon pada 11 Mei 2015.

<sup>74</sup> Efri Ritonga, "Cina Bergantung pada Ikan Indonesia," *Koran Tempo*, 15 April 2015, hlm. 4.

Mengingat jumlah hari kerja petugas untuk operasi di lapangan hanya 68 hari saja, sekalipun sudah jauh meningkat dibandingkan sebelumnya yang hanya 23 hari dalam setahun, banyaknya pelanggaran yang tidak terungkap menjadi sangat logis.<sup>75</sup>

Dalam kasus perampokan (*armed robbery*) dan pembajakan kapal (*piracy*), wilayah perairan Indonesia dilaporkan sebagai yang ketiga tertinggi di dunia.<sup>76</sup> Berdasarkan laporan *International Maritime Organization*, tercatat 72 kasus dari 178 yang terjadi di seluruh perairan dunia, telah berlangsung di ALKI.<sup>77</sup> Itulah sebabnya, perairan Selat Sunda dan Selat Malaka di ALKI I, dan Selat Sulawesi di ALKI II, telah diidentifikasi sebagai wilayah yang rawan perompakan.<sup>78</sup> Para pelaku yang berhasil ditangkap selama ini oleh aparat pertahanan dan keamanan laut (TNI-AL dan Bakamla) adalah bajak laut dari pulau-pulau sekitar perairan terdekat, seperti antara perairan Aceh dan Malaysia, Perairan Batam dan sekitar (pedalaman) Kepulauan Riau.

Di sekitar ALKI III, dalam kasus pada 31 Januari 2015, kapal tanker Rehobot telah dibajak di perairan Maluku. Kapal berlayar ke perbatasan Indonesia-Filipina, di bagian utara Pulau Morotai. KM Rehobot memuat BBM, bertolak dari Bitung menuju Gosowong Halmahera. Pembajakan berlangsung di 100 mil laut dari belakang Pulau Lembe, Bitung, Sulawesi Utara. Pembajaknya naik ke kapal menggunakan perahu kecil, yang kemudian melepas seluruh kru kapal dengan sekoci, sehingga terdampar di Pulau Naim. Polda Maluku Utara telah mengerahkan 50 personil polisi air untuk melakukan pengejaran.<sup>79</sup>

Kasus yang terjadi ketika penelitian lapangan ini tengah berlangsung adalah pembajakan kapal tanker "MT Orkin Victory," pada 11 Juni 2015 dan mengambil jalur pelayaran di perairan Selat Malaka di dekat ALKI I. Kapal tanker itu membawa hampir 7,5 juta liter bensin RON95 bernilai 5,4 juta dolar AS, sedang berlayar dari Malaka ke Kuantan, dengan ABK 22 orang, 16 warga negara Malaysia, 5 WNI, dan 1 Myanmar.<sup>80</sup> Kapal dan delapan perompaknya

dan satu dalangnya, masing-masing kemudian dapat ditangkap di perairan Viet Nam dan Jakarta, dengan penyelidikan dan pengejaran yang intensif melalui kerjasama internasional negara ASEAN.

Laporan tahunan *International Maritime Bureau* (IMB) mengungkapkan, kenaikan jumlah insiden perompakan global terjadi akibat meningkatnya intensitas serangan terhadap kapal-kapal tanker pesisir di Asia Tenggara. Ini artinya, paling sedikit kawasan sekitar ALKI I dan II rawan dari ancaman serangan geng perompak bersenjata, khususnya tanker-tanker kecil. Di Asia Tenggara, tercatat ada 141 insiden perompakan, meliputi kasus pembajakan dan serangan di atas kapal, yang sebagian besar terjadi di perairan Indonesia pada tahun 2014. Pada tahun 2013, telah terjadi 128 insiden. Di sekitar Pulau Bintan dan LCS mencapai ada 11 kapal yang telah dibajak selama tahun 2014.<sup>81</sup> Pemerintah 3 negara, yakni Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand telah bekerja sama mengatasi ancaman keamanan di sekitar perairan ini.

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 ALKI. Kasus-kasus yang terjadi begitu kompleks, sehingga membutuhkan pembahasan dalam esai tersendiri. Kejahatan transnasional yang masuk melalui kawasan perairan sekitar ALKI dalam tahun-tahun di depan akan cenderung meningkat, karena lemahnya perencanaan dalam cetak biru pengembangan infrastruktur pelabuhan, seperti di Belawan dan Kuala Tanjung, yang berskala dunia di Provinsi Sumatera Utara. Absennya rencana pengembangan markas Polisi Air di Kuala Tanjung mendukung argumen ini.<sup>82</sup>

### III. KESIMPULAN

Kondisi keamanan di sekitar ALKI telah ditandai perkembangan dinamis dan, meningkatnya ancaman instabilitas kawasan. Temuan penelitian ini memperlihatkan kecenderungan meningkatnya eskalasi konflik di LTS, 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

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> *Maritime Crime Programme. Annual Report. UNODC: 2014; Wawancara dengan Alan Cole, Head of Global Crime Maritime Programme, UNODC, di Kemlu, 2 Maret 2015.*

<sup>77</sup> "Bakamla dan Poros Maritim Dunia," makalah disampaikan dalam FGD di P3DI Setjen DPR, pada 11 Maret 2015.

<sup>78</sup> Secara kontradiktif, dalam wawancara dengan Laksamana Pertama Amarulla Oktavian, Kepala Staf Armada Barat, di CSIS, Jakarta pada 17 Maret 2015, pendapat ini ditolak, kecuali dari ancaman *spill over* eskalasi ketegangan dan konflik kawasan di LCS.

<sup>79</sup> "Polisi Kejar Bajak Laut sampai Perbatasan Filipina," *Koran Tempo*, 1 Februari 2015, hlm. 4.

<sup>80</sup> "Pembajak Tanker Malaysia Melarikan Diri," *Media Indonesia*, 20 Juni 2015, hlm. 8.

<sup>81</sup> Natalia Santi, "Perompakan di Asia Tenggara Meningkat," *Republika*, 15 Januari 2015, hlm. 30.

<sup>82</sup> Wawancara dengan Direktur Polair Polda Sumut, Kombes Tulus Musyareh, dan Brigade Polisi Marni dan Romi S, di Markas Polda Air, Belawan, Sumut, pada 8 April 2015.

dari *illegal fishing*, perompakan, dan pembajakan kapal. Eskalasi ketegangan dan konflik antar-negara besar dan perilaku *claimants* yang agresif, terutama Tiongkok dan Filipina, di LTS, dan aksi-aksi terorisme global yang dilancarkan para aktor non-negara sangat rawan memicu instabilitas wilayah di Indonesia, terutama di wilayah terdekat ALKI. Demikian halnya, dengan intervensi asing yang dapat muncul tiba-tiba 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 menjadi tinggi dan sulit diatasi oleh Indonesia sendiri. 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 secara langsung.

Secara realistis, kondisi yang berkembang menunjukkan bahwa eksistensi ALKI dan prospek ancamannya, serta upaya mempertahankan kedaulatan Indonesia di sekitar wilayah itu, membutuhkan kehadiran negara dengan kemampuan yang tinggi dalam mengelolanya, baik di pusat maupun di daerah. Sedangkan kepemimpinan yang kuat sangat dibutuhkan dalam era integrasi kawasan dengan kompetisi yang tinggi akibat kehadiran banyak kapal kargo dan pengawal mereka. Sehingga, tugas mengawal kedaulatan Indonesia di ALKI dan menciptakan stabilitas jangka panjang merupakan kondisionalitas, agar Indonesia dapat meraih manfaat kemakmuran yang optimal dari posisi geopolitik dan geostrategis yang baik, yang selama ini telah disediakan alam.

Dalam perspektif ini, langkah TNI-AL untuk mengubah struktur dan meningkatkan gelar pangkalan dan armadanya patut didukung. 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 armada akan sejalan dengan kehadiran 3 Komando Gabungan Wilayah Pertahanan, yaitu di Barat, Tengah dan Timur, di samping sesuai dengan penetapan dan keberadaan ALKI. Selanjutnya, upaya Bakamla untuk memperlihatkan fungsi mereka sebagai *Coast Guard*, dengan memindahkan dan memperbaiki kondisi

pangkalan dan dermaga, serta memodernisasi kapal-kapal dan peralatan tugas mereka, meningkatkan kinerja aparat di lapangan. 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 negara kepulauan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Animous. (2015). *The Future of the Seas in East Asia: Forging A Common Maritime Future for ASEAN and Japan*, Jakarta: CSIS.
- Buntoro, Kresno. (2012). *Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Prospek dan Kendala*, Jakarta: Seskoal.
- Buzan, Barry. (1991). *People, State, and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*, 2nd Edition. Boulder, CO: Lynne Rienner.
- Buzan, Barry and Hansen, Lene. (2009). *The Evolution of International Security Studies*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Hayton, Bill. (2014). *The South China Sea, The Struggle for Power in Asia The South China Sea, The Struggle for Power in Asia*, Yale: Yale University Press.
- Marsetio (2014). *Sea Power Indonesia*, Jakarta: Universitas Pertahanan.
- Munaf, Dicky R. dan Susanto (2014). *Geopolitik dan Geostrategi: Keamanan dan Kedaulatan Laut*, Jakarta: Gramedia.
- Octavian, Amarulla (2012). *Militer dan Globalisasi* (cetakan kedua), Jakarta: UI Press.
- Polling, Gregory B. (2103). *Indonesia's Blue Print for a 21<sup>st</sup> Century Asia Pacific*, Washington DC: CSIS.
- Salim (2014). *Kodrat Maritim Nusantara: Catatan Strategis Kemaritiman*, Yogyakarta: Leutika
- Terriff, Terry., Croft, Stuart., James, Lucy., and Morgan, Patrick M. (eds). (1999). *Security Studies Today*, Cambridge: Polity Press.
- Tim Ahli Seknas Joko Widodo (2014), *Jalan Kemandirian Bangsa*, Jakarta: Kompas, Gramedia.

- United Nation. (2010). *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia.
- UNODC. (2014). *Maritime Crime Programme*, Nairobi: UNODC.
- Zuhdi, Susanto (2014). *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*, Depok: Komunitas Bambu.
- Jurnal dan Makalah:**
- Animous. "Bakamla dan Poros Maritim Dunia," makalah disampaikan Bakamla dalam FGD di P3DI Setjen DPR pada 11 Maret 2015.
- Animous. "Visi Poros Maritim: Konsep, Kebijakan dan Tantangan," (2015) makalah disampaikan dalam FGD dengan P3DI Setjen DPR, 11 Maret 2015.
- Hasibuan, Rosmi. (2005). Tinjauan Yuridis Konflik Indonesia Malaysia tentang Kepemilikan Hak Berdaulat atas Blok Ambalat dan Ambalat Timur, *Jurnal Equality*, Vol. 10, No. 2, Agustus 2005.
- Koda, Yoji. "Managing Disputes South China Sea." Makalah disampaikan pada *International Seminar On Maritime Security in East Asia*, Jakarta, CSIS.
- Surat kabar:**
- Aquadini, Sita Planasari. AS Peringatkan Soal Ancaman Militerisasi di Laut Cina Selatan, *Koran Tempo*, 9 April 2015.
- AS Bantu Filipina Hadapi Tiongkok, *Kompas*, 21 April 2015.
- Awaluddin, Hamid. Arti Sebuah Kedaulatan, *Kompas*, 26 Pebruari 2015.
- China irked by Philippines' building in South China Sea, *The Jakarta Post*, March 28, 2015.
- Cropsey. When Islamic State Starts Hitting Ships, *The Wall Street Journal*, February 25, 2015.
- Damhuri, Elba. Serangan Picu Kenaikan Harga Minyak, *Republika*, 27 Maret 2015.
- Ferdinan. Anggaran TNI Rp. 106 T Fantastis, Tapi Hanya 40 Persen untuk Alutsista, *detik.news*, 4 Juli 2015.
- Hayton, Bill. Menlu ASEAN Cemaskan Reklamasi Tiongkok, *Kompas*, 29 Januari 2015.
- Indonesia Harus Bersiap Hadapi Konflik, *Kompas*, 12 Pebruari 2015.
- Malaysia Dinilai tidak Hormati Kedaulatan RI, *Media Indonesia*, 20 Juni 2015.
- Malaysia Langgar Wilayah Tujuh kali, *Media Indonesia*, 26 Juni 2015.
- McFate, Jessica Lewis and Gambhir, Harleen. Islamic State's Global Ambitions, *The Wall Street Journal*, February 24, 2015.
- Menguji Anggaran Ideal untuk Pertahanan Laut, *Info Militer Indonesia*, 16 Desember 2014.
- Menlu ASEAN Cemaskan Reklamasi Tiongkok, *Kompas*, 29 Januari 2015.
- Menteri Tedjo Ancam Lepas Ribuan Imigran ke Australia, *Harian Terbit*, 11 Maret 2015.
- Mochtar Kusumaatmadja dan Teori Kepulauan, *Kompas*, 24 Pebruari 2015.
- Pelanggaran Kepatuhan Kapal di Perairan Maluku Tertinggi, *Suara Pembaruan*, 12 Juni 2015.
- Pembajak Tanker Malaysia Melarikan Diri, *Media Indonesia*, 20 Juni 2015.
- Polisi Kejar Bajak Laut sampai Perbatasan Filipina, *Koran Tempo*, 1 Pebruari 2015.
- Poros Jangan Abaikan Wawasan Nusantara, *Kompas*, 1 Maret 2015.
- RI Hadapi Lima Ancaman, *Kompas*, 30 Maret 2015.
- Ritonga, Efri. Cina Bergantung pada Ikan Indonesia, *Koran Tempo*, 15 April 2015.
- Santi, Natalia. Perompakan di Asia Tenggara Meningkat, *Republika*, 15 Januari 2015.
- Supriyanto, Agus. Belum Satupun Kapal Eks Asing yang Lolos, *Koran Tempo*, 27 Mei 2015.
- Taylor, Rob. Australia Eyes Drones As US Sets Sales Rules, *The Wall Street Journal*.
- Terorisme: pengawasan di Perbatasan RI-Filipina Diperketat, *Kompas*, 27 Maret 2015.
- 2 Terpidana Mati Warga Australia Dipindah Ke Nusakambangan: Tangan dan Kaki Dirantai, Dikawal 2 Sukhoi dan F-16, *Rakyat Merdeka*, 5 Maret 2015.
- Internet:**
- Alif, Teguh Fayakun dan Khafid. (June 25, 2015). Perlukah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) IV, (*online*), (<https://dokumen.tips/documents/kajian-alur-laut-kepulauan-indonesia-alki-timur-barat.html>), diakses 20 Juli 2015.
- Animous. (Jan 20, 2012). ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), (*online*), (<https://maritimblog.blogspot.co.id/2012/01/19-syarat-melalui-alki.html>), diakses 20 Maret 2015).

- Bakrie, Connie R. (Sept 11, 2012). Alur Laut Kepulauan Indonesia: Peluang dan Ancaman bagi NKRI, (*online*), (<https://maritimblog.blogspot.co.id/2011/11/alur-laut-kepulauan-indonesia-peluang.html>, diakses 20 Maret 2015).
- Rovicky. (2010). Ingat 13 Desember, Hari Deklarasi Djoeanda, (*online*), (<https://rovicky.wordpress.com/2010/09/02/ingat-13-desember-hari-deklarasi-djoeanda/>, diakses 20 Maret 2015)