

# Makna Strategis Selat Lombok dan Perkembangannya Sebagai Jalur Pelayaran Internasional

Ismah Rustam

Universitas Mataram

e-mail: [ismahrustam@unram.ac.id](mailto:ismahrustam@unram.ac.id)

## ABSTRACT

*As an island nation that connects two oceans, Indonesia has several important choke points scattered in several points including the Malacca Strait, Sunda Strait, Lombok Strait and Makassar Strait. Lombok Strait is one of the international trade routes and the southern entrance for the shipping of ships from various countries. In addition, this strait has more privileges for storing the wealth of marine biota and tourism economic resources are quite manageable. The strategic significance of the Lombok Strait encourages the government to make appropriate policies regarding regulation and utilization. Given the Lombok Strait has a strategic meaning also for major countries such as Australia, China and the United States. Indonesia should be able to protect its economic, political and security interests within its sovereign territory. This paper will examine the challenges and opportunities faced by the Indonesian government on the Lombok Strait as an international shipping lane and how the current security system of the Lombok Strait. In addition, we will discuss the application of Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) idea in providing special protection and plan to arrange international shipping line with Traffic Separation Scheme in Lombok Strait.*

**Keywords:** Lombok Strait, International Shipping, Indonesia, ocean security

*Sebagai sebuah negara kepulauan yang menghubungkan dua Samudera, Indonesia memiliki beberapa choke point penting yang tersebar dalam beberapa titik diantaranya Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makassar. Selat Lombok adalah salah satu jalur perdagangan internasional dan pintu masuk selatan bagi pelayaran kapal-kapal dari berbagai negara. Selain itu, selat ini memiliki keistimewaan lebih karena menyimpan kekayaan biota laut dan sumber ekonomi pariwisata yang cukup terkelola. Makna strategis Selat Lombok mendorong pemerintah untuk membuat kebijakan yang tepat terkait dengan pengaturan dan pemanfaatan. Mengingat Selat Lombok mempunyai arti strategis juga bagi negara-negara besar seperti Australia, China dan Amerika Serikat. Indonesia harus mampu melindungi kepentingan ekonomi, politik dan keamanan dalam wilayah kedaulatannya. Tulisan ini akan mengkaji tantangan dan peluang yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia pada Selat Lombok sebagai jalur pelayaran internasional dan bagaimana sistem pengamanan selama ini terhadap Selat Lombok. Selain itu akan dibahas mengenai penerapan gagasan Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) dalam memberikan perlindungan khusus dan rencana untuk mengatur jalur pelayaran internasional dengan Traffic Separation Scheme di Selat Lombok.*

**Kata Kunci:** Selat Lombok, Pelayaran Internasional, Indonesia, keamanan laut

## **Pendahuluan**

Pergeseran masalah keamanan dalam ruang lingkup Hubungan Internasional semakin menunjukkan kompleksitas varian isu. Apabila pasca Perang Dingin, terjadi perubahan isu dari keamanan tradisional menuju keamanan non-tradisional maka dekade terakhir ini memperlihatkan perkembangan dari isu non-tradisional yang biasa disebut dengan isu global kontemporer. Menurut Dougherty, isu global adalah *questions, problems, dilemmas, and challenges*, yang berkaitan dengan kebutuhan-kebutuhan dasar dari *international peace, security, order, justice, freedom and progressive development* (Winarno, 2011). Akan dikatakan sebagai isu global apabila memenuhi beberapa kriteria; *pertama*, isu memperoleh perhatian dari para elit pembuat kebijakan dan sejumlah besar pemerintah, mencakup beberapa isu penting, dan pemerintah terlibat dalam perdebatan publik mengenai isu-isu tersebut, *kedua*, isu memperoleh liputan secara terus menerus oleh media di seluruh dunia, *ketiga*, isu menjadi subjek studi, penelitian, perdebatan secara serius dan terus menerus oleh kelompok-kelompok profesional di dunia dan *keempat*, isu nampak dalam agenda atau perdebatan-perdebatan tentang agenda organisasi-organisasi internasional.

Dalam perkembangannya, isu global kontemporer memiliki fokus kajian yang beragam, yang dalam hal ini akan dibahas mengenai isu kajian maritim. Kajian kemaritiman sendiri sebenarnya telah lama menjadi hirauan para pemangku kebijakan di beberapa negara kepulauan seperti Filipina, Indonesia dan beberapa negara di Oseania. Isu kemaritiman menjadi kajian dalam studi hubungan internasional karena banyak masalah yang bukan hanya mengenai kedaulatan teritorial namun juga berbagai aksi kejahatan terorganisir yang dilakukan di laut dan sifatnya melintasi batas negara. Negara Asia Tenggara cenderung dengan karakter geografis negara kepulauan dan negara pantai menghadapi tantangan yang sama atas banyaknya permasalahan maritim tersebut.

Sebagai sebuah negara kepulauan yang statusnya diakui oleh masyarakat internasional, Indonesia memikul tanggung jawab terhadap pengawasan wilayah laut. perbatasan wilayah laut dengan banyak negara harus segera dituntaskan agar terhindar dari klaim tumpang tindih yang mengganggu keharmonisan hubungan bilateral dengan negara tetangga. Ketika Deklarasi Djuanda<sup>1</sup> diumumkan di forum-forum PBB, hampir semua negara yang memiliki kepentingan di wilayah perairan Indonesia menolak. Karena status sebagai negara kepulauan secara otomatis akan menguasai wilayah sejauh garis pangkal batas laut dan kepemilikan secara utuh wilayah darat, laut dan udara. Dengan perjuangan panjang para diplomat Indonesia, akhirnya konsep *Archipelagic State* diterima dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* tahun 1982.

Selat Lombok merupakan sebuah jalur perairan yang terletak di bagian selatan dari Indonesia termasuk dalam status Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II, yang terbentuk setelah Konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982 atas

---

<sup>1</sup> Deklarasi Djuanda adalah sebuah konsepsi dan prinsip-prinsip negara kepulauan yang diterapkan dan diimplementasikan oleh Indonesia dalam Pengumuman Pemerintah tentang Perairan Indonesia yang ditandatangani oleh Perdana Menteri Ir. H. Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957. Munadjat Danusaputro, *“Implementasi Wawasan Nusantara dan ZEEI dalam Pembangunan Nasional”*, dalam *“Strategi Kelautan; Pengembangan Kelautan dalam Perspektif Pembangunan Nasional”*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1988, hal. 126.

konsekuensi pengakuan status Indonesia sebagai Negara Kepulauan<sup>2</sup>. Hal ini dilandasi atas geopolitik dan geostrategis di sekitar Indonesia (Kusumaatmadja, 1988). Diadopsi dalam UU No. 6 tahun 1996 dan PP No. 37 tahun 2002 bahwa Selat Lombok dilintasi ALKI II. Jalur ALKI II sendiri merupakan alur laut untuk menghubungkan pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok menuju Samudera Hindia dan sebaliknya. Selat Lombok dan Selat Makassar termasuk dalam kategori laut dalam. Sementara Laut Sulawesi memiliki kedalaman hampir mencapai 6.200 m. Alur ALKI II menjadi jalur alternatif kedua setelah Selat Malaka, yang menghubungkan Samudera Pasifik dan Samudera Hindia dan terlihat secara geografis memanjang dari selatan selat Makassar hingga ke utara Laut Sulawesi. Pintu utama bagian selatan dari ALKI II, yaitu Selat Lombok memiliki letak yang berhadapan langsung dengan dua negara besar Australia dan Selandia Baru. Kedua negara yang berada di selatan bumi ini membutuhkan jalur ALKI II bagi pelayaran kapal angkut menuju Asia Timur dan sebaliknya. Sementara kapal-kapal tanker raksasa yang berbobot lebih dari 200.000 ton dengan sarat muatan lebih memilih jalur ALKI II ketimbang melewati Selat Malaka karena sangat berbahaya dan mempunyai resiko tinggi terhadap keselamatan pelayaran. Ketidaksihesuaian bobot dengan kedalaman alur di Selat Malaka akan menyebabkan kapal kandas serta merugikan banyak pihak (Thoyib, 2009).

**Gambar 1. Posisi ALKI II dan Lokasi Selat Lombok<sup>3</sup>**



Dalam pelayaran internasional terdapat beberapa selat penting yang mendukung aktivitas distribusi barang antar benua. terdapat empat selat internasional yang berada di wilayah kedaulatan Indonesia yang menjadi *sea lanes of communication* yaitu; Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat

<sup>2</sup> *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (UNCLOS) atau konvensi PBB tentang hukum laut tahun 1982 (yang diratifikasi dengan UU no.17 tahun 1985) telah dinyatakan sebagai hukum positif internasional sejak 16 November 1994, konvensi PBB tersebut mengakui hak Indonesia sebagai Negara Kepulauan. Yang dimaksud status tersebut ialah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih gugusan kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Konvensi menentukan pula bahwa gugusan kepulauan berarti suatu gugusan pulau-pulau termasuk bagian pulau, perairan di antara gugusan pulau-pulau tersebut dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratny sehingga gugusan pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya tersebut merupakan suatu kesatuan geografi dan politik yang hakiki, atau secara historis telah dianggap sebagai satu kesatuan. adalah konsep Indonesia sebagai negara kepulauan, Indonesia yang membentang dari pulau We sampai merauke memiliki wilayah perairan yang menjadi primadona di dunia (Wahyono, 2007).

<sup>3</sup> Data Pemerintah Kabupaten Lombok Barat dalam <http://lombokbaratkab.go.id/wp-content/uploads/2016/11/Slide5.jpg> diakses tanggal 10 Juni 2016.

Makassar. Salah satu dari keempat Selat tersebut yang menempati posisi strategis ialah Selat Lombok. Menjadi penting karena merupakan jalur transportasi laut yang diandalkan oleh negara-negara maju terutama untuk suplai energi minyak dan gas bumi. titik tersempit dari Selat Lombok terletak di pembukaan pada bagian selatan, dengan lebar hanya 18 km, namun pada pembukaan utara sepanjang 40 km dengan total panjang sekitar 60 km.<sup>4</sup>

**Gambar 2. Posisi Selat Lombok<sup>5</sup>**



Secara politik dan ekonomi Selat Lombok merupakan wilayah yang sangat strategis karena kelangsungan hidup sejumlah negara. posisi Jalur pelayaran silang yang membentang dari Eropa Barat ke arah Timur menuju Asia Timur dan Amerika Serikat (AS) juga dari selatan menuju Laut Cina Selatan dan Laut Cina Timur sangat bergantung pada selat ini. Dalam bidang geografi transportasi, wilayah perairan dikenal dengan istilah '*choke points*' yakni lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dengan mudah dilewati, karena sangat mudah untuk diblokir. *Choke points* berupa Selat yang memiliki jalur pelayaran yang padat. Perairan Indonesia setidaknya memiliki enam *Choke Points*, salah satunya adalah Selat Lombok yang termasuk dalam navigasi internasional karena menjadi pusat lalu lintas perairan di Asia Pasifik (Buntoro, 2016). Setiap alternatif dari '*choke point*' melibatkan suatu rute memutar atau penggunaan alternatif yang berimplikasi pada biaya dan penundaan waktu yang signifikan (Rodrigue, 2004).

Membicarakan tentang jalur pelayaran maka erat kaitannya dengan kegiatan perdagangan. kini, era perdagangan dunia bergeser ke wilayah Asia Pasifik, yang sebelumnya terpusat di Eropa dan Amerika, kawasan tersebut muncul sebagai

<sup>4</sup> Data Pemerintah Kabupaten Lombok Barat, <http://lombokbaratkab.go.id/data-strategis-lombok-barat-tahun-2016-pemerintahan-perekonomian-pembangunan-dan-kesejahteraan-rakyat/> diakses tanggal 10 Juni 2016.

<sup>5</sup> [http://cdn1-a.production.images.static6.com/Q75AmQEUIMIKG2UTvMJ1y\\_20o\\_Zw=/640x355/smart/filters:quality\(75\):strip\\_icc\(\):format\(jpeg\)/liputan6-media-production/medias/1265734/original/084730100\\_1466052879-Selat\\_Lombok.jpg](http://cdn1-a.production.images.static6.com/Q75AmQEUIMIKG2UTvMJ1y_20o_Zw=/640x355/smart/filters:quality(75):strip_icc():format(jpeg)/liputan6-media-production/medias/1265734/original/084730100_1466052879-Selat_Lombok.jpg)

salah satu pusat strategis maritim dunia di abad 21.<sup>6</sup> Dalam area perdagangan Trans-Pasifik, rute perdagangan dari Samudera India menuju Samudera Pasifik menggunakan Selat Malaka dan Selat Lombok sebagai pintu masuk dan sebagai rute tercepat di antara dua samudera sehingga dapat menghemat biaya operasional.

Selat Lombok menjadi pintu masuk selatan untuk kapal-kapal yang akan melintasi ALKI II menuju Laut Cina dan Negara-negara di Asia Timur. Wilayah perairan Selat Lombok memiliki nilai strategis yang digunakan dan dimanfaatkan untuk kepentingan banyak negara. Ribuan armada tangker minyak dan armada dagang melintasi jalur tersebut setiap harinya. Selat Lombok juga berada dalam lapisan kepentingan ekonomi, politik dan keamanan negara-negara besar di Asia Pasifik. Kepentingan negara-negara besar, seperti Australia dan Selandia Baru di bagian selatan, lalu China, Jepang, dan Korea di Utara, serta Amerika Serikat yang kehadirannya tidak pernah absen dari wilayah ini. Karena potensi, letak, dan intensitas aktivitas lautnya yang ramai, Selat Lombok sebagai pintu masuk dari jalur pelayaran internasional ini menghadapi sejumlah ancaman, baik ancaman keamanan tradisional maupun ancaman keamanan non-tradisional. Tantangan dan ancaman ini mendorong pemerintah untuk lebih cermat dan jeli dalam merumuskan solusi yang mendorong sikap dan tindakan sebagai negara 'kunci' yang bermain di Asia Pasifik.

Sebagai sebuah bangsa bahari, kebijakan Indonesia dibawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo lebih condong berkeinginan mengembalikan jati diri bangsa Indonesia sebagai sebuah negara maritim yang tangguh. Dirumuskan sebuah cita-cita Indonesia menjadi negara poros maritim dunia. Hal ini disampaikan dalam Konferensi Tingkat Tinggi Negara-negara Asia Timur (KTT EAS) di Myanmar serta menjabarkan mengenai visi kelautan Indonesia.<sup>7</sup> Kesungguhan Indonesia menjadi poros maritim dunia setidaknya dapat dilihat dari tiga hal, yaitu adanya keinginan kuat pemerintah untuk membangun tol laut. Rencana pembangunan tol laut ialah untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perikanan dan perkapalan, perbaikan transportasi laut dan pembangunan pelabuhan. Lalu, promosi jargon Indonesia sebagai poros maritim dunia dilakukan dalam berbagai pertemuan dan perhelatan baik secara bilateral, regional maupun multilateral. Kemudian, terdapat wacana peningkatan kekuatan armada laut guna menyeimbangkan situasi keamanan di seluruh wilayah perairan Indonesia. Berhubungan dengan gagasan tersebut, maka Selat Lombok sebagai sebuah jalur strategis di kawasan selatan merupakan salah satu pendukung dan penguatan pencapaian ide dan cita-cita Poros Maritim. Penelitian ini mengangkat tentang geostrategis Indonesia yang berhadapan langsung dengan negara-negara besar di Asia Pasifik dengan melihat salah satu jalur pelayaran yaitu Selat Lombok sebagai kajian utamanya yang juga memiliki peran penting dalam pelayaran internasional.

---

<sup>6</sup> Data Pemerintah Kabupaten Lombok Barat, <http://lombokbaratkab.go.id/data-strategis-lombok-barat-tahun-2016-pemerintahan-perekonomian-pembangunan-dan-kesejahteraan-rakyat/>

<sup>7</sup> Tempo, *Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim* [Online], 2014. <http://www.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/Cara-Jokowi-Jadikan-Indonesia-Poros-Maritim>

## **Gambaran Geografis dan Potensi Selat Lombok**

Selat Lombok adalah salah satu jalur perairan penting di Indonesia. Selat Lombok bernilai strategis karena Selat ini berada pada salah satu Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), tepatnya pintu bagian selatan, yang dikenal sebagai ALKI II. Jalur yang membelah sisi Indonesia Bagian Barat dan Timur ini dinilai lebih ekonomis dan aman untuk dilalui kapal dagang internasional. Aktivitas seluruh transportasi laut mancanegara yang akan menuju beberapa negara besar di utara Indonesia seperti China, Jepang, Filipina juga Rusia akan melalui Selat Malaka sebagian akan melewati Selat Lombok. Selat yang menghubungkan Laut Jawa dengan Samudera Hindia ini diapit oleh dua Pulau, yaitu Bali dan Lombok. Selat Lombok memiliki keistimewaan karena menjadi salah satu dari lintasan utama yang disebut *throughflow* Indonesia. *Throughflow* menggambarkan adanya arus laut yang mengangkut air dari Samudra Pasifik menuju Samudra Hindia dan sebaliknya melalui beberapa wilayah perairan Kepulauan Indonesia. Dari utara, saat memasuki laut Indonesia melalui Selat Makassar, Selat Malaka, dan beberapa pintu laut di utara. Laut Indonesia berfungsi seperti sebuah wadah dimana *throughflow* menuju selatan dan keluar melalui Selat Lombok, Selat Ombai dan Celah Timor. Kondisi ini memberi pengaruh pada arus pelayaran karena arah transportasi bergantung pada iklim musiman dan tahunan.

Keunikan dari Selat Lombok, selain menjadi pintu masuk bagi pelayaran nasional dan internasional, juga menjembatani destinasi wisata didalamnya. Kedua pulau yang mengapit Selat Lombok merupakan pulau-pulau utama yang menjadi tujuan pariwisata di Indonesia. Pulau Lombok dan Pulau Bali adalah primadona yang selalu menjadi incaran bagi para wisatawan dunia hingga saat ini. Dalam hal transportasi, kedua pulau telah memiliki konektivitas yang cukup baik, misalnya *Fastboat* yang memudahkan akses wisatawan lokal maupun asing dalam mengeksplorasi wisata bahari di Bali dan Lombok. Di sisi lain, kehadiran wisatawan asing dalam jumlah besar membutuhkan perhatian khusus, karena Indonesia seringkali menjadi laboratorium bagi negara lain yang bisa saja datang sebagai wisatawan namun melakukan penelitian dan pengambilan data tanpa adanya perizinan resmi. Oleh karena itu, peran dari Angkatan Laut dan instansi lain seperti bea cukai dan imigrasi sangat dibutuhkan untuk memfilter kedatangan para wisatawan dari luar negeri. Kedatangan kapal-kapal pesiar yang besar berlabuh di perairan Gili Trawangan melalui Selat Lombok dimana kapal tersebut mampu mengangkut 1000 – 2000 wisatawan. Belum lagi kapal *yacht* yang hendak menuju Australia dari arah barat maupun sebaliknya, pasti akan transit ke pelabuhan Lembar atau perairan Gili Trawangan.

Letak Selat Lombok sesuai dengan peta yang telah dikeluarkan oleh Dinas Hidro-Oceanografi memiliki kedalaman yang mencapai lebih dari 1000 meter dan rata-rata diatas 500 – 1200 meter (untuk posisi tengah). Lebar Selat Lombok apabila dihitung antara ujung Selat Lombok bagian selatan ke Nusa Penida, kurang lebih 12 knot to km (kurang lebih 24 km). Kemudian menarik tegak lurus nya, antara Pulau Bali dan Pulau Lombok, sekitar wilayah Senggigi dan Karangasem memiliki lebar sekitar 28 knot to km. Panjang Selat Lombok dari bagian selatan sampai dengan bagian utara Bali - Lombok, kurang lebih 60 knot to km.<sup>8</sup> Adapun titik tersempit dari Selat Lombok adalah 18 km dengan panjang sejauh 60 km. Selat Lombok memiliki kelebihan dibanding jalur pelayaran lainnya karena

---

<sup>8</sup> Hasil wawancara pada Mayor Laut (P) Memet Kurniawan, LANAL Mataram, pada tanggal 21 Agustus 2017 di Pangkalan TNI Angkatan Laut Mataram

berupa jalur lebar dan tanpa hambatan pulau<sup>9</sup>, apabila dibandingkan dengan ALKI I yang secara fisik nampak lebih lebar namun jalur ini banyak terhalang pulau-pulau. Sementara ALKI III di Maluku Barat Daya terlalu sempit. Dengan kelebihan yang dimiliki Selat Lombok ini, maka banyak kapal besar yang lebih memilih pelayaran melalui jalur ALKI II.

Meninjau potensi yang ada di Selat Lombok sendiri, berdasarkan hasil wawancara pada Balai Bio Industri Laut Pusat Penelitian Oseanografi-LIPI menerangkan mengenai potensi laut di Selat Lombok yang begitu berlimpah dan menunjang aktivitas ekonomi masyarakat. Misalnya dalam beberapa tahun ini BBIL LIPI membudidayakan kerang mutiara, abalon, turbo (sejenis siput), tripang hitam, tripang pasir dan lobster. Pelaku pengembangan budidaya hasil laut di sekitar Selat Lombok menjadi bagian dari perwujudan nawacita Presiden Joko Widodo.<sup>10</sup> Dalam penelitian tentang biota laut, Selat Lombok merupakan pintu gerbang ke kawasan *Wallacea* yang memiliki keragaman spesies yang tinggi dengan tingkat endemisitas yang tinggi dan dilewati oleh arus lintas Indonesia yang membawa massa air, plankton, dan larva dari Samudera Pasifik menuju Samudera Hindia. Pesisir Selat Lombok termasuk dalam wilayah Kabupaten Lombok Barat. Kabupaten Lombok Barat memiliki potensi cukup tinggi dalam hal sumberdaya pesisir dan laut maupun keragaman hayatinya, kawasan ini masih berada dalam tahap inisiasi kawasan konservasi perairan daerah (KKPD). Terdapat berbagai pulau kecil dengan sebutan “Gili” di sepanjang pesisir wilayah pulau Lombok. Sebut saja di Lombok Barat terdapat Gili Gede, Gili Renggih, Gili Layar, sampai ke Bangko-bangko juga memiliki nilai penting secara ekologis. Hal ini terlihat dari keragaman jenis karang dan ikan karang yang tinggi, serta kondisi substrat dan komunitas ikan karang yang sangat baik. Lokasi ini memiliki nilai estetika lingkungan yang tinggi dan berpotensi untuk dikembangkan sebagai destinasi wisata bahari (Wihardandi, 2014).

### **Penerapan PSSA dan TSS Sebagai Upaya Pengamanan pada Selat Lombok**

Selat Lombok termasuk dalam kategori *chokepoint* penting dunia, *chokepoint* berupa alur pelayaran sempit dan padat sebagai area lalu lintas pelayaran kapal-kapal dari berbagai perdagangan internasional. Di kawasan Asia Pasifik sendiri terdapat 5 (lima) *chokepoints* penting yang sebagian besar terletak di wilayah Indonesia, diantaranya : Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Makassar, Laut Cina Selatan, dan Laut Cina Timur. Terdapat banyak faktor kepentingan strategis dan ketidakstabilan kelima area ini sebagai titik konvergensi, maka semua diklasifikasikan secara kolektif sebagai *chokepoints*. Secara geografis, Selat Lombok memiliki luas dan kedalaman yang lebih daripada Selat Malaka, walaupun jalur pelayaran memang tidak sepadat di Selat Malaka. Lebar jalur minimum di Selat Lombok adalah 11,5 mil dan kedalaman lebih dari 150 meter. Sehingga menjadi jalur yang aman untuk kapal super tanker dan kapal-kapal besar. Misalnya, tanker dengan tinggi melebihi 19,8 meter harus dialihkan melalui Selat Lombok karena keterbatasan yang tidak memungkinkan untuk melalui Selat Malaka. Setiap tahunnya, total bobot yang ditopang oleh Selat Lombok mencapai 36 juta metrik ton (Joshua, 2007). Jumlah kapal yang

---

<sup>9</sup> Ibid

<sup>10</sup> Wawancara pada nara sumber Varian Fahmi, Kepala Seksi Layanan teknis dan Sarana pada Balai Bio Industri Laut Pusat Penelitian Oseanografi-LIPI, Lombok Utara.

melewati Selat Lombok setiap harinya bisa mencapai 52 kapal sehingga dalam sebulan rata-rata arus kapal mencapai 1.400-an kapal asing yang melewati perairan ALKI II tersebut.

Sebagai sebuah alur pelayaran yang ramai maka Selat Lombok memerlukan jaminan keamanan dan keselamatan. Upaya bukan hanya untuk menjamin keselamatan navigasi, namun juga melindungi lingkungan hidup, memfasilitasi pergerakan kapal serta berperan dalam pencarian dan penyelamatan (SAR). Menjamin keselamatan pelayaran internasional di wilayah Indonesia memang tidak mudah. Namun ini menjadi suatu kewajiban sebagai negara yang mengemban status “negara kepulauan”, untuk menjaga eksistensi dalam dunia pelayaran dan juga kredibilitas Indonesia sebagai anggota *International Maritime Organizations* (IMO). Indonesia sebagai anggota dewan IMO yang masuk dalam Kategori “C”, bersama dengan 20 negara lainnya mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut atau navigasi dan mencerminkan perwakilan yang adil secara geografis.

Kapal-kapal yang melintas pada jalur ALKI II tidak sedikit yang melakukan pencemaran laut dengan membuang air kotor atau limbah dimana tindakan pencemaran ini sering terjadi pada malam hari. Bahkan, kapal-kapal bisa saja mengeluarkan sisa air kotornya dari tanki di sekitar wilayah pantai atau 12 mil dari pantai sehingga sangat membahayakan lingkungan hidup sekitar. Menjawab hal ini, pemerintah perlu mengambil langkah untuk menuntaskan ancaman tersebut salah satunya dengan mendaftarkan zona Selat Lombok sebagai *Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)* ; area perairan yang memerlukan perlindungan khusus. Indonesia mengajukan tiga wilayah perairan yakni Selat Lombok, Karimun Jawa, dan Kepulauan Seribu sebagai PSSA. Hal ini berangkat dari keinginan pemerintah untuk memberikan perlindungan yang lebih terhadap pentingnya menjaga area perairan Indonesia sebagai sumber kekayaan global. PSSA menjadi sebuah mekanisme yang digunakan oleh negara pantai untuk melindungi kawasan lautnya dari dampak negatif aktivitas pelayaran internasional. Dengan ditetapkannya PSSA, pemerintah dapat melakukan perlindungan dengan menetapkan kewajiban lapor bagi kapal tanker yang membawa bahan bakar dalam jumlah besar dan menerapkan *traffic separation schemes* guna menghindari tabrakan karena arus kapal yang melintas lebih teratur dengan penerapan dua arah seperti yang sudah diterapkan di Selat Malaka. pengaturan rute pelayaran ditetapkan dan disepakati oleh semua negara disertai dengan penerapan ketentuan MARPOL yang lebih ketat terhadap pembuangan polusi dari operasional kapal. Pemerintah juga dapat menetapkan area larang jangkar, area yang harus dihindari, area wajib pandu, larangan pembuangan air kotor dari tanki kapal dan mengadopsi peraturan *International Maritime Organization* (IMO) lainnya yang terkait dengan perlindungan lingkungan laut. Negara tetangga juga telah mengambil langkah serupa dalam menentukan arah kebijakan maritim dalam perlindungan lingkungan hidup Filipina telah mengajukan submisi proposal penetapan PSSA di negara tersebut dengan usulan daerah *Tubbataha Reefs National Parks*, lalu Malaysia mengusulkan Pulau Kukup sampai dengan Tanjung Paai serta Vietnam mengajukan Halong Bay. Indonesia dalam waktu dekat mengajukan tiga titik area PSSA, dari ketiga lokasi tersebut salah satunya adalah Selat Lombok dengan mengajukan Kepulauan Gili sebagai *pilot project*. Hal ini sejalan dengan program

pemerintah daerah Nusa Tenggara Barat yang begitu konsen untuk pengembangan sektor pariwisata bahari.<sup>11</sup>

Tingginya arus pelayaran di Selat Lombok membuat pemerintah mengatur skema pemisahan lalu lintas pelayaran kapal *Traffic Separation Scheme* (TSS) sebagai upaya meningkatkan keselamatan pelayaran. Penetapan TSS ini sejalan dengan usulan Indonesia yang terlebih dahulu menetapkan Selat Lombok sebagai PSSA. Karena Selat Lombok masuk dalam area yang memerlukan perlindungan khusus karena memiliki potensi ekologi, sosial-ekonomi, serta area yang rentan terhadap kerusakan yang disebabkan dari aktivitas maritim. Konsep TSS memang diprioritaskan di Selat Lombok yang jalurnya paling aman bagi kapal besar. TSS merupakan suatu skema untuk pemisahan jalur lalu lintas pelayaran kapal-kapal yang berlawanan arah dalam suatu alur pelayaran yang ramai dan sempit, misalnya alur pelayaran saat memasuki pelabuhan atau selat. Penetapan TSS mempertimbangkan kondisi lebar alur pelayaran, dimensi kapal dan kepadatan lalu lintas pelayaran sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2011 tentang Alur Pelayaran di Laut. Penetapan TSS di Selat Lombok juga merupakan salah satu bagian dari *IMO Ships Routing System* yang sangat penting dalam penetapan area perairan sensitif tertentu (PSSA) di Selat Lombok yang dekat dengan kawasan dengan ekologi. Upaya itu juga menjadi langkah strategis yang diambil oleh pemerintah Indonesia mengingat TSS tersebut terletak di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), sehingga penetapannya akan menimbulkan dampak pada pelayaran nasional dan internasional.

Rencana penerapan TSS menjadi solusi bagi dukungan terhadap alur pelayaran aman di Selat Lombok. Namun, yang harus diwaspadai adalah setiap kapal yang melalui Selat Lombok harus memahami dengan benar petunjuk jalur pelayaran dan navigasi ini. Berbagai sistem pengaturan navigasi yang ditetapkan dimaksudkan untuk menekan bahkan menghindari terjadinya kecelakaan kapal, misalnya tabrakan atau kapal kandas. Rencana penetapan *Traffic Separation Scheme* (TSS) harus segera dilakukan mengingat intensitas pelayaran internasional yang meningkat cukup signifikan di Selat Lombok. Koordinasi telah diselenggarakan oleh dirjen kenavigasian perhubungan laut, Kementerian Perhubungan. Rencana penetapan TSS akan diserahkan ke IMO pada tahun 2018 mendatang. Seiring dengan berlakunya TSS kemudian maka memerlukan tambahan pengamanan Selat Lombok dan termasuk keseluruhan ALKI II. Namun, negara memiliki tahapan-tahapan pengembangan perencanaan tersendiri termasuk kebijakan untuk Angkatan Laut Indonesia. Apabila Selat Lombok ini dijadikan sebagai TSS seperti Selat Malaka maka pasti akan mengarah kepada perubahan tipe pangkalan yang lebih atas. Karena mendukung gagasan poros maritime terutama pilar kelima, tentu armada TNI AL harus diperkuat agar disegani oleh bangsa-bangsa yang lain.

### **Model Pengamanan Selat Lombok Terhadap Ancaman dan Pelanggaran Navigasi**

Setiap jengkal wilayah perairan Indonesia sangat rentan dari berbagai ancaman. Masing-masing selat dan ALKI mempunyai potensi ancaman yang berbeda-beda. Pada ALKI II, potensi ancaman dapat berasal dari imbas konflik Blok Ambalat,

---

<sup>11</sup> Maritime News, 3 Wilayah Perairan Dipilih Jadi PSSA, <https://maritimeneews.id/3-wilayah-perairan-dipilih-jadi-pssa/>, diakses tanggal 15 September 2017.

seperti digunakannya wilayah ALKI II untuk manuver angkatan perang negara tetangga dan imbas atas lepasnya pulau Sipadan dan Ligitan, seperti penangkapan ikan dan sumber daya alam lainnya secara ilegal. Ancaman dari politik ekspansional Malaysia, seperti kemungkinan baru klaim wilayah teritorial setelah berhasil menguasai pulau Sipadan dan Ligitan, juga provokasi atas wilayah Blok Ambalat Di samping itu, dampak dari pusat pariwisata dunia di Bali, seperti penyelundupan barang maupun narkoba secara ilegal dan perdagangan manusia serta terorisme.

Jalur ALKI II melalui Selat Lombok bukan hanya diperuntukkan bagi kapal dagang asing, namun juga kapal perang dan pesawat udara militer asing memiliki hak Lintas ALKI. Dalam peraturan umum ALKI, semua kapal asing wajib melintas secepatnya melalui jalur ALKI dengan normal, transit secara terus menerus, langsung dan tidak terhalang. Selain itu bagi kapal maupun pesawat asing tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan atau tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% (sepuluh per seratus) jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.<sup>12</sup> Termasuk adanya larangan pencemaran, penangkapan ikan, kegiatan riset atau survei dan bagi kapal perang dan pesawat militer tidak diperbolehkan latihan perang atau latihan menggunakan senjata apapun.

Selat Lombok sebagai jalur pelayaran internasional yang setiap hari dilewati oleh kapal-kapal asing tidak menutup kemungkinan terjadinya pelanggaran kedaulatan maupun ancaman keamanan non-tradisional dari berbagai pihak. Pengamanan Selat Lombok sendiri saat ini berada dibawah komando TNI Angkatan Laut yang memiliki dua kapal untuk patroli di wilayah teritori Nusa Tenggara Barat, yaitu KAL Lembar dan KAL Belongas. Kedua kapal difungsikan untuk melakukan pemantauan menggunakan radar permukaan, dengan jangkauan 48 knot to km. Selain itu patroli juga dilakukan dengan bekerjasama dengan Komando TNI Angkatan Laut Armada Timur yang memiliki armada lebih lengkap dan kapal lebih besar yang biasa kita sebut dengan KRI. Lanal NTB juga bekerjasama dengan Lanal Denpasar, yang secara rutin dan berkala melakukan koordinasi saling *mengcover* dan melaksanakan patroli keamanan. Operasi dilaksanakan sepanjang tahun yang disebut sebagai operasi basah. Kerjasama dengan stakeholder lain terus dilakukan, yaitu dengan SAR, kepolisian, KPLP, maupun Syahbandar.<sup>13</sup>

Untuk mengontrol jenis kapal kargo, kapal penumpang maupun kapal perang yang datang dari dan akan menuju kemana serta posisi *last port of call* dapat dipantau menggunakan AIS (*Automatic Identification System*), namun ini belum dimiliki oleh Lanal Mataram. Sementara beberapa petugas masih menggunakan teknologi standar yang bisa dipantau menggunakan *Marine Traffic* pada telepon genggam. Selat Lombok yang berada dalam wilayah ALKI II memberikan kemudahan bagi seluruh armada transportasi laut internasional karena sebagai pengguna hak lintas ALKI. Apabila akan melalui ALKI II tidak memerlukan izin khusus dan boleh langsung lewat tanpa berhenti. Hak lintas ALKI memiliki syarat, yaitu a) harus jalan terus menerus; b) tidak melakukan spionase; c) tidak

---

<sup>12</sup> Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002, Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

<sup>13</sup> Hasil wawancara pada Mayor Laut (P) Memet Kurniawan, LANAL Mataram, pada tanggal 21 Agustus 2017 di Pangkalan TNI Angkatan Laut Mataram

melakukan pengumpulan data; d) tidak berlabuh jangkar tanpa ada alasan tertentu seperti kerusakan mesin. Kecuali kapal memang akan masuk ke Lembar maupun Benoa maka wajib mengajukan izin jauh hari sebelumnya. Dengan melengkapi dokumen-dokumen perizinan, hal ini serupa dengan kapal-kapal Indonesia yang ingin melakukan pelayaran ke luar wilayah, beberapa minggu sebelum pelayaran harus melakukan koordinasi dengan atase pertahanan negara transit yang dituju, mengurus perizinan, *security clearance* dan *diplomatic clearance*.

Ditetapkannya jalur ALKI, seolah memberikan “kebebasan” bagi kapal asing untuk memotong wilayah Indonesia pada tiga garis. Minimnya alat pendeteksi yang dimiliki oleh aparat di Selat Lombok bisa saja memungkinkan terjadi pelanggaran kedaulatan dari negara lain, terutama negara-negara besar yang mempunyai kepentingan pada lautan Indonesia yang didukung dengan kecanggihan teknologinya. Negara tetangga Australia sebagai sekutu AS di Pasifik senantiasa ikut mewaspadai dinamika keamanan di kawasan tersebut. Keputusan Australia untuk menambah 12 unit kapal selam *Shortfin Barracuda* akan memudahkannya dalam melakukan patroli ke Laut Cina Selatan (Commando, 2017). Tidak menutup kemungkinan kapal selam Australia atau negara-negara lain masuk di wilayah Selat Lombok tanpa muncul ke permukaan, sementara fasilitas yang dimiliki Indonesia belum mampu untuk mendeteksi posisi kapal mauapun kapal selam yang berlalu-lalang di perairan ini. Indonesia belum memiliki alat deteksi yang tertanam di sepanjang *chockepoint*. Padahal ini merupakan titik yang menjadi pintu masuk bagi kapal perang asing (termasuk kapal selam dan kapal perang tenaga nuklir) yang punya kepentingan di Indonesia. Sementara sistem pengamanan di Selat Lombok masih mengandalkan KAL yang hanya memiliki jenis radar dapat menggunakan KRI yang memiliki kemampuan lebih yaitu KRI kelas sigma. Indonesia terdapat beberapa seperti KRI Dipenogoro, KRI Sultan Hasanudin, KRI Sultan Iskandar Muda, KRI Fatahillah, KRI Malahayati, KRI Usman harun, dan beberapa lainnya.<sup>14</sup> Bila hanya melintas memang tidak menimbulkan masalah, namun kita tidak pernah tau apa tujuan dan misi yang dibawa serta tindakan yang dilakukan pihak asing saat melalui perairan Indonesia.

Selain pengawasan laut, pengawasan udara menjadi penting dalam pengamanan Selat Lombok. Pengawasan udara dilakukan oleh patroli maritim Angkatan Laut secara rutin dan berkala. Biasanya patroli akan mulai dengan rute dari Surabaya ke Mataram, Mataram ke Kupang, kemudian kembali dari Kupang ke Mataram, Mataram ke Surabaya. Intensitasnya tidak setiap hari karena jadwal operasi ditentukan oleh Pangkalan Armada Timur di Surabaya. Tugas dari Lanal Mataram adalah memberikan dukungan berupa fasilitas, sandar, akomodasi dan perbaikan baik bagi KRI maupun Pesawat. Untukintai Maritim, selain dari AL, juga dilaksanakan oleh Angkatan Udara (AU) yang memiliki operasi Pengamanan ALKI (PAMALKI) baik untuk ALKI II dan ALKI III. Operasi PAMALKI merupakan operasi gabungan antara AL dan AU dimana AU mengerahkan pesawatintai, penindak dan pesawat tempur, kemudian AL mengerahkan kapal dan pesawat intelmar. Posisi pesawat intelmar lebih rendah dibandingkan posisi Pesawat AU. Mendukung kelancaran operasi Pamalki memerlukan sistem komando atas dan komando samping. Komando samping adalah keterlibatan dari pihak kepolisian dan dinas perhubungan laut.

---

<sup>14</sup> Hasil wawancara pada Mayor Laut (P) Memet Kurniawan, LANAL Mataram, pada tanggal 21 Agustus 2017 di Pangkalan TNI Angkatan Laut Mataram

Kemunculan semangat Poros Maritim menjadi gelombang peningkatan kekuatan laut ke seluruh perairan Indonesia dari Sumatera hingga Papua. Sebagai salah satu selat penting di Indonesia maka Selat Lombok menjadi pendukung agar tercapai cita-cita Poros Maritim Dunia. Untuk mendorong infrastruktur dan konektivitas pelabuhan ditunjukkan dengan pembangunan terminal Gili Mas di Lembar, dan juga rencana pembangunan Bandar Kayangan di Lombok Utara. Hal ini menggambarkan kesiapan NTB untuk membina wilayah ALKI II dan penerapan TSS.

Menuju kekuatan maritim yang mampu bersaing secara global tentu dihadapkan pada sejumlah hambatan dan tantangan. Tantangan yang paling dekat adalah komitmen. Pemerintah Indonesia didukung dengan masyarakat harus memiliki komitmen yang kuat untuk mewujudkan Selat Lombok menjadi jalur internasional yang representatif di bidang keamanan, deteksi, perambuan, dan lain sebagainya. Selain itu hambatan akan terbatasnya APBN dan hal-hal yang terkait dengan anggaran juga menjadi “PR” bagi pemerintah.

### **Pandangan Negara Besar Terhadap Perairan Indonesia dan Khususnya Selat Lombok**

Perkembangan teknologi, persaingan ekonomi, pembangunan industri dan kebutuhan-kebutuhan negara lainnya mendorong pada peningkatan kebutuhan sumber bahan mentah dan energi. Ketersediaan bahan di laut menjadi suatu hal yang paling diburu oleh negara-negara industri besar saat ini. Pemanfaatan sumber daya laut dan pemanfaatan wilayah laut sebagai jalur perdagangan menjadi agenda utama negara maju. Sebagai sebuah negara kepulauan yang berada di tengah pusaran rivalitas antarnegara dan dalam posisi silang terutama berdekatan dengan lautan Pasifik yang merupakan wilayah perairan paling luas di dunia, Indonesia tentu dilirik oleh berbagai negara yang meletakkan kepentingan.

Negara-negara besar banyak memberi warna pada dinamika perkembangan lingkungan regional indo-pasifik. Kawasan Laut Cina Selatan yang berada tepat di utara Indonesia menjadi lokasi dimana negara-negara kekuatan ekstra di kawasan beradu peran. Secara tidak langsung menuntut peran Indonesia sebagai negara yang berada di tengah-tengah untuk semakin signifikan dalam berbagai aktivitas di atasnya. Memperhatikan posisi Indonesia dengan *chokepoint* yang sangat vital bagi detak perekonomian dunia dengan dimensi pelayaran dan perdagangan internasional, maka negara-negara besar mempunyai pandangan yang berbeda-beda, namun semua negara tidak dapat melepaskan kepentingannya pada laut Indonesia. Perairan Indonesia menjadi penghubung antar kawasan Eropa dan Amerika dengan Asia Timur melalui arus lalu lintas barang, begitu juga bumi selatan seperti Australia menuju China dan sebaliknya sebagaimana yang ditunjukkan pada rute pelayaran internasional di bawah ini.

**Gambar 3. Rute Pelayaran Dunia<sup>15</sup>**



### **a. Australia**

Meski letak Australia berada di antara dua samudera namun wilayahnya tidak menjadi jalur perlintasan perdagangan internasional. Australia yang memiliki letak yang begitu dekat dengan Indonesia menjadi sangat bergantung pada jalur pelayaran ALKI II. Berbagai kegiatan ekspor dan impor dari dan menuju Australia senantiasa memanfaatkan Selat Lombok dan wilayah perairan Indonesia lainnya. Pengiriman berbagai jenis produk dari Australia paling banyak menuju China, Jepang, Korea dan negara lain di Asia Timur. Negara ini sangat bergantung pada jalur ALKI yang melintas di tengah-tengah Indonesia. Apabila tidak melewati garis pelayaran Indonesia maka kapal dagang Australia harus melalui alur yang lebih jauh (misal Papua Nugini) yang tentunya akan menghabiskan waktu lebih lama dan biaya operasional yang lebih besar. Secara geopolitik, jika selat tersebut ditutup untuk sementara waktu, misalnya ada kegiatan kenegaraan/militer di kawasan Selat Lombok, maka Australia terpaksa harus memutar ke Timur dari Indonesia atau ke arah perairan Pasifik sehingga berakibat kerugian besar. Oleh karena itu, Selat Lombok merupakan salah satu “jantung ekonomi” Australia. Bahkan 80% APBN Australia tergantung dari perairan Indonesia/Selat Lombok.

### **b. China**

Sejak dekade 1980-an, China mulai mengadakan modernisasi untuk menjadi kekuatan yang senantiasa diperhitungkan, baik dalam skala regional maupun

<sup>15</sup> The Geography Of Transport System, dalam [https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main\\_maritime\\_shipping\\_routes.html](https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main_maritime_shipping_routes.html) diakses tanggal 18 September 2017.

global. Ditunjang dengan ekonominya yang stabil, pembangunan kemampuan maritim China juga turut mendorong pertumbuhan ekonomi dan stabilitas kawasan Asia Pasifik (Prmono, 2005). Sebagai salah satu pemain kunci dalam pertumbuhan ekonomi Asia yang spektakuler, kebangkitan China tidak terlepas dari unsur kekuatan maritim yang mendukungnya. Pemanfaatan laut dalam bidang keamanan, politik, terutama ekonomi terus menunjukkan pergerakan China yang semakin terdepan. Sebagai contoh dalam bidang keamanan China membangun armada laut yang mempunyai kekuatan *blue water navy* sebagai pengembangan strategi maritim dalam rangka melindungi kepentingan ekonomi China yang menunjukkan komitmennya untuk melindungi jalur-jalur perdagangan (Suropati dkk, 2016). Selama ini pergerakan kapal dagang China sangat bergantung pada selat Malaka. kegiatan ekspor impor barang ke berbagai negara di Eropa, Asia dan Afrika hampir setiap hari terjadi di *chokepoint* ini. Selat Lombok menjadi salah satu alternatif yang dilalui apabila kapal tanker China dengan bobot besar atau kapal menuju Australia atau Selandia Baru. Selain itu China sedang mengembalikan kekuatan lautnya dengan membangun konsep Jalur Sutra Maritim (JSM) yang mencoba membangkitkan kembali sejarah perdagangannya dengan menggalang kembali kerjasama dengan negara-negara yang dilintasi oleh JSM, termasuk Indonesia. Sasaran China adalah menjadikan lautan indo-pasifik sebagai penghubung untuk kepentingan roda perekonomiannya.

### **c. Amerika Serikat**

Sebagai sebuah negara yang mempunyai kekuatan maritim nomor wahid di dunia, Amerika Serikat (AS) mempunyai kepentingan besar terhadap lautan Pasifik, termasuk wilayah perairan Indonesia. Memaksimalkan potensi maritim dilakukan AS karena bercermin pada pengalaman masa lalu dimana dunia kemaritiman dikuasai oleh Inggris hingga tahun 1890an. Penyusunan strategi angkatan laut dikembangkan oleh Alfred Mahan yang mengaitkan kepentingan strategi Laut AS di masa depan. Dalam melihat kemungkinan AS menjadi kekuatan laut utama, Mahan menjelaskan dua rintangan; pertama, AS belum memiliki titik-titik strategis pada jalur utama dunia sebagaimana Inggris memiliki terusan Suez, kedua, luasnya wilayah AS menyebabkan lebih cepat daya serap energi yang dimiliki (Syamsumar, 2010). Kedua rintangan ini mendobrak gagasan kemaritiman untuk mendorong percepatan pertumbuhan kekuatan laut AS.

Aktor besar seperti AS telah lama memperlihatkan eksistensinya pada indo-pasifik. Negara ini berhasil mendirikan pangkalan militer di banyak titik yang apabila ditarik garis akan mengitari negara Kepulauan Indonesia. Dengan konsep *Trans Pasifik PartnerShip (TPP)* yang akan mewakili kepentingan ekonomi AS di Pasifik dengan cara membangun poros aliansi berbasis samudra. TPP merupakan aliansi perdagangan yang dipimpin oleh AS dengan *instrument* utamanya adalah konektivitas perdagangan lintas negara dalam bentuk pasar bebas

AS sendiri mempunyai kepentingan besar atas posisi strategis Indonesia di Pasifik. AS adalah menjadi negara 'bandel' yang memaksakan Indonesia untuk membuka Alur Laut Timur-Barat yang memotong Laut Jawa. Dengan *power* yang dimiliki, AS dapat melewati wilayah perairan Indonesia secara bebas. seperti yang dilakukan pada bulan Juli lalu saat pesawat KC-130 AS dengan rute Darwin menuju Jepang menggunakan hak lintas pada ALKI III namun

melakukan penerbangan keluar jalur sehingga masuk dalam kategori pelanggaran wilayah udara Indonesia. Baik kapal dagang maupun kapal perang AS senantiasa memanfaatkan ketiga jalur ALKI, bahkan sekelas kapal induk yang ingin menuju laut Cina Selatan atau perairan Korea bisa melewati Selat Lombok dan perairan lain. Indonesia dapat mendeteksi keberadaan kapal induk, namun tidak bisa bergerak lebih karena keterbatasan power. Padahal armada sebesar kapal induk kalau melakukan operasi tidak pernah berangkat sendiri, selalu akan didampingi oleh kapal selam, pemantau udara, destroyer minimal satu atau dua.

### **Geostrategis Selat Lombok Dalam Mendukung Poros Maritim Dunia**

Wilayah arkipelagis Nusantara menjadi pusat dari pergerakan berbagai aspek demografi, ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, serta keamanan karena geografi berada dalam posisi silang antar benua. Untuk mempertahankan diri dan memperoleh manfaat dari hal tersebut maka sebuah langkah strategis harus dirumuskan dalam bentuk kebijakan, tujuan dan sarana demi mencapai tujuan nasional bangsa Indonesia. Hal ini yang dimaksud dengan geostrategis yang harus dirancang oleh Indonesia. Geostrategis Indonesia di kawasan Asia Tenggara berada dalam posisi silang rute perdagangan internasional yang berlimpah sumber daya alam, tenaga kerja dan juga menjadi pasar yang potensial. Posisi ini menuntut *political will* yang kuat untuk meningkatkan perhubungan laut dengan dukungan industri perkapalan, galangan serta jasa maritim yang sesuai standar internasional.

Sekian lama kehidupan laut budaya bahari yang melekat pada Indonesia ditinggalkan karena fokus pembangunan berorientasi daratan. Visi negara maritim yang diinginkan oleh Presiden Soekarno terpinggirkan oleh visi negara agraris yang menjauhkan kita dari budaya maritim selama beberapa abad. Budaya bahari yang dimiliki oleh beberapa etnis nusantara sebagian besar menjadi punah. Penyelenggara negara kurang menyadari peluang, ancaman, kekuatan dan kelemahan sebagai negara Kepulauan. Apabila meninjau kembali sejarah sejak beratus tahun yang lalu Nusantara secara alamiah terbagi dalam enam zona pelayaran perdagangan tradisional yang masing-masing wilayahnya terdiri dari laut yang diapit dua daratan (Anshoriy dan Arbaningsih, 2008).

Padahal secara sadar kita dihadapkan pada percaturan politik maritim dunia yang membawa negara-negara mendekat pada wilayah perairan potensial dan jalur-jalur kunci perdagangan dunia yang berada di sekitar Indonesia. Potensi strategis kelautan Indonesia seharusnya dapat dikembangkan dan didayagunakan sebagai basis strategis bagi kesejahteraan dan keamanan. Meninjau kepentingan Indonesia yang berbasis maritim sangat beragam yang dapat kita lihat dari beberapa aspek, seperti; pelayaran, perikanan, pariwisata, lingkungan hidup hingga pertambangan dan energi.

Selat Lombok yang termasuk dalam *secondary chokepoint* dalam rute pelayaran dunia memegang peran penting terhadap terwujudnya pelayaran internasional yang aman dan sesuai standar juga hukum internasional. Ditambah dengan keistimewaan rute lebar dan dalam serta berada dalam area jantung pariwisata Indonesia. Selat Lombok mendukung lima pilar pelaksanaan PMD; membangun kembali budaya maritim, membangun Ekonomi Maritim dengan mengelola sekaligus melestarikan sumber daya maritim, Konektivitas Maritim dengan memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, pembangunan sarana

dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut, diplomasi maritim serta menciptakan keamanan Maritim. Seperti yang dibahas sebelumnya, penetapan TSS di Selat Lombok ini sejalan dengan visi dan misi Presiden RI, Joko Widodo yang tertuang dalam nawa cita untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Proses pencapaian Indonesia dalam menata kembali kekuatan maritimnya masih sedang berlangsung. Setidaknya, Indonesia telah berhasil menetapkan tiga ALKI melintasi perairan nusantara dan laut territorial serta menetapkan *Traffic Separation Scheme* (TSS) dan *Mandatory Straits Reporting System* di Selat Malaka dan Selat Singapura melalui konsultasi yang intensif dengan negara-negara maritim dan Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization-IMO*).<sup>16</sup> Pengajuan PSSA dan TSS pada Selat Lombok akan disampaikan pada 2018 mendatang. Ini sebuah kemajuan bagi upaya meningkatkan keselamatan pada pelayaran dunia yang sekaligus menjadi rezim perlindungan wilayah lingkungan laut.

Pada akhirnya, beberapa kekurangan yang terdapat pada pengelolaan dan penataan jalur pelayaran internasional di Selat Lombok (dan berlaku bagi selat lainnya) akan menjadi catatan bagi pemangku kebijakan. dalam hal ini penulis merangkum beberapa hal yaitu; Indonesia perlu memonitor (*surveillance*) seluruh wilayah perairan Indonesia utamanya selat-selat penting yang digunakan oleh negara lain. Pemerintah harus meletakkan perhatian serius terhadap sistem pengamanan dan keselamatan pelayaran di Selat Lombok. kebutuhan terhadap modernisasi teknologi navigasi pada titik *chokepoint* di beberapa provinsi khususnya yang dilewati ALKI seperti radar pemantau navigasi yang sangat dibutuhkan di Selat Lombok contohnya VTIS (*Vessel Traffic Information Service*), kemudian juga melaksanakan riset mendalam mengenai penentuan TSS pada alur pelayaran internasional dan *workshop* nasional secara berkala untuk membahas dan mempertimbangkan frekuensi lalu lintas kapal dan lokasi pengembangan pelabuhan. Indonesia harus memperjuangkan beberapa titik konservasi menjadi PSSA, sehingga bila terjadi masalah dalam pelayaran internasional, maka akan ada tindakan-tindakan khusus yang akan dilakukan oleh IMO.

Selain itu upaya pembenahan dalam tubuh penjaga keamanan laut menjadi perhatian serius mengingat potensi ancaman di wilayah ALKI II sebagaimana telah diuraikan sebelumnya. Peningkatan pertahanan-keamanan ini bisa dilakukan melalui peningkatan personel dan peralatan yang dimiliki TNI Angkatan Laut, maupun koordinasi keamanan laut yang efektif di bawah Bakorkamla. perubahan paradigma lama dari *continental-based development* menjadi *maritime/sea-based development* sudah saatnya dilaksanakan secara konsisten, sehingga pemanfaatan pada alur pelayaran internasional dari Selat Lombok dapat ditarik ke arah pertumbuhan ekonomi nasional dan pembangunan.

---

<sup>16</sup> Kemenhub FGD Bahas Persiapan Penetapan TTS Selat Lombok, <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/KEMENHUB-GELAR-FGD-BAHAS-PERSIAPAN-PENETAPAN-TSS-SELAT-LOMBOK.aspx> diakses tanggal 18 September 2017

## Daftar Pustaka

- Aji Wihardandi, *Ekosistem Terumbu Karang Pulau Lombok, Menanti Status Legalitas Kawasan*, <http://www.mongabay.co.id/2014/01/27/ekosistem-terumbu-karang-pulau-lombok-menanti-status-legalitas-kawasan/>
- Anshoriy, Nasruddin dan Arbaningsih, Dri, *Negara Maritim Nusantara; Jejak Sejarah yang Terhapus*, Tiara Wacana, Yogyakarta, 2008.
- Buntoro, Kresno *Protecting The Vast Waters of Indonesia*, <http://www.thejakartapost.com/news/2014/09/18/protecting-vast-waters-indonesia.html>
- Cipto, Bambang. 2007. *Hubungan Internasional di Asia Tenggara; Teropong Terhadap Dinamika, Kondisi Riil dan Masa Depan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Commando, *Modernisasi Kapal Selam Australia*, Vol. XII, No. 1 tahun 2017.
- Dam, Syamsumar., *Politik Kelautan*, Bumi Aksara, Jakarta, 2010.
- Danusaputro, Munadjat “Implementasi Wawasan Nusantara dan ZEEI dalam Pembangunan Nasional”, dalam “Strategi Kelautan; Pengembangan Kelautan dalam Perspektif Pembangunan Nasional”, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1988.
- Data Pemerintah Kabupaten Lombok Barat, <http://lombokbaratkab.go.id/data-strategis-lombok-barat-tahun-2016-pemerintahan-perekonomian-pembangunan-dan-kesejahteraan-rakyat/>
- Data Pemerintah Kabupaten Lombok Barat <http://lombokbaratkab.go.id/wp-content/uploads/2016/11/Slide5.jpg>
- Handayani, Trisakti dan Sugiarti. 2008. *Konsep dan Teknik Penelitian Gender*. Malang: UMM Press.
- Ho, Joshua, *The Importance and security of regional Sea Lanes*, dalam Kwa, Chong Guan dan John Skogan (Ed.), *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, London, 2007.
- Kusumaatmadja, Mochtar, “Wawasan Nusantara dari Segi Geopolitik dan Geostrategis”, Dalam “Strategi Kelautan; Pengembangan Kelautan dalam Perspektif Pembangunan Nasional”, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1988.
- Mayjen TNI Sudrajat, *Perubahan Wajah Ancaman dan Keamanan Domestik Indonesia*, disampaikan pada Seminar “pembangunan Hukum Nasional VIII” diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia. 2003.
- Maritime News, *3 Wilayah Perairan Dipilih Jadi PSSA*, <https://maritimeneeds.id/3-wilayah-perairan-dipilih-jadi-pssa/> , diakses tanggal 15 September 2017.
- Pramono, Djoko, *Budaya Bahari*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2005.
- Rodrigue, Jean-Paul, *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostategy of Petroleum Distribution*, Cahiers de Géographie du Québec, Volume 48, no 135, Desember 2004.
- Sudijono, Anas. 1981. *Metode Riset dan Bimbingan Skripsi*. Yogyakarta : UD. Rama.
- Sugiyono. 2009. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Suropati, Untung,. Sulaiman, Yohanes dan Montratama, Ian, *Arungi Samudera Bersama Sang Naga; Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke 21*, PT. Elex Media Komputindo, Jakarta, 2016.

- Tempo (2014) *Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim* [Online], Tempo. <http://www.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/Cara-Jokowi-Jadikan-Indonesia-Poros-Maritim>
- Thoyib, Syarif., *Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia dalam Perspektif Ketahanan Nasional (Studi Kasus: Potensi Ancaman di Alur Laut Kepulauan Indonesia II)*, Thesis Program Pascasarjana, Universitas Indonesia, 2009.
- Wahyuni, Sari. 2012. *Qualitative Research Method. Theory and Practice..* Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Wahyono, S.K. (2007) *Indonesia Negara Maritim*. Teraju (Anggota IKAPI), Jakarta.
- Winarno, Budi, *Isu-isu Global Kontermporter*, CAPS, Yogyakarta, 2011.
- Wihardandi, Aji., *Ekosistem Terumbu Karang Pulau Lombok, Menanti Status Legalitas Kawasan*, <http://www.mongabay.co.id/2014/01/27/ekosistem-terumbu-karang-pulau-lombok-menanti-status-legalitas-kawasan/>  
[http://cdn1-a.production.images.static6.com/Q75AmQEuIMlKG2UTvMJ1y\\_200Zw=/640x355/smart/filters:quality\(75\):strip\\_icc\(\):format\(jpeg\)/liputan6-media-production/medias/1265734/original/084730100\\_1466052879-Selat\\_Lombok.jpg](http://cdn1-a.production.images.static6.com/Q75AmQEuIMlKG2UTvMJ1y_200Zw=/640x355/smart/filters:quality(75):strip_icc():format(jpeg)/liputan6-media-production/medias/1265734/original/084730100_1466052879-Selat_Lombok.jpg)
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002, Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan
- The Geography Of Transport System, dalam [https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main\\_maritime\\_shipping\\_routes.html](https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/main_maritime_shipping_routes.html)
- Kemhub FGD Bahas Persiapan Penetapan TTS Selat Lombok, <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/KEMENHUB-GELAR-FGD-BAHAS-PERSIAPAN-PENETAPAN-TSS-SELAT-LOMB>
- Wawancara pada Mayor Laut (P) Memet Kurniawan, LANAL Mataram, pada tanggal 21 Agustus 2017 di Pangkalan TNI Angkatan Laut Mataram.
- Wawancara pada nara sumber Varian Fahmi, Kepala Seksi Layanan teknis dan Sarana pada Balai Bio Industri Laut Pusat Penelitian Oseanografi-LIPI, Lombok Utara.