

BAB III

JALUR ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI)

Bab ini akan membahas tentang jalur-jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang telah diberlakukan atau telah dibuka. Mulai dari jalur ALKI I, ALKI II, hingga ALKI III, yang terbagi menjadi 3 bagian yaitu ALKI III A, ALKI III B, dan ALKI III C. Selanjutnya, dalam bab ini juga akan membahas tentang desakan-desakan dari negara lain yang menginginkan dan menyarankan Indonesia untuk dapat segera membuka jalur ALKI Timur – Barat, atau jalur ALKI IV.

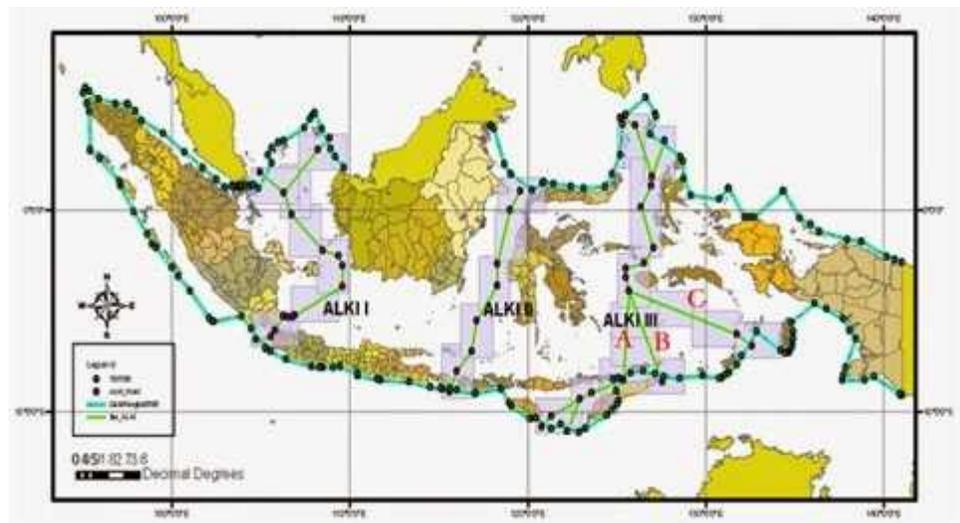
A. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan konsensus yang ditetapkan pada Peraturan Pemerintah no 37 tahun 2002, dengan membagi wilayah Indonesia untuk dilewati oleh 3 jalur ALKI dengan adanya keputusan IMO pada *sidang Marine Safety Committee* ke-69. Jalur ALKI menjadi sebuah representasi dari luasnya wilayah perairan yurisdiksi nasional yang berkaitan erat dengan status Indonesia sebagai sebuah negara maritime. ALKI sendiri merupakan suatu wilayah terbuka yang membagi Indonesia dalam empat kompartemen strategis.

ALKI terbentuk setelah *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* tahun 1982 (yang diratifikasi dengan UU No. 17 Tahun 1985) dan dinyatakan sebagai hukum positif internasional sejak 16 November 1994 telah mengakui hak Indonesia sebagai *Archipelagic State* (Wahyono, 2007).

Pengakuan tersebut muncul karena Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 81.000 kilometer dan luasnya bentang landas kontinen. UNCLOS mengatur seluruh kewenangan negara pantai dan negara kepulauan terhadap wilayah laut (laut teritorial, zona tambahan, ZEE, dan landas kontinen). Dukungan status juga diperkuat dikarenakan Indonesia yang memiliki potensi sumberdaya laut hayati dan nonhayati yang sangat berlimpah. Dipandang dari segi estetika, memiliki nilai yang sangat tinggi bagi pariwisata bahari. Dari sisi ekonomi dan industri, sangat menguntungkan bagi alur transportasi laut dan daerah penangkapan hasil laut. Sementara dari segi geografis, terletak pada posisi silang antara dua samudera yang merupakan jalur penting perdagangan dunia. Konsekuensi logis dari sisi geografis ini, perairan Indonesia memiliki nilai politik dan strategi keamanan yang sangat penting bagi negara lain.

Gambar III A.1 Jalur ALKI



Sumber: google.com/gambar

Pasca penetapan status Indonesia sebagai negara kepulauan, kewajiban pemerintah Indonesia terhadap status tersebut telah diatur dalam Pasal 46-53 UNCLOS 1982. Indonesia dapat menentukan alur laut untuk lintas kapal dan pesawat udara bagi negara asing yang akan melewati secara terus-menerus dan langsung, serta secepat mungkin melalui atau diatas perairan kepulauannya dan territorial yang berdampingan dengannya (Budiman, 2010). UNCLOS Pasal 47 menyatakan bahwa negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan (*archipelagic baselines*), dimana aturan ini sudah di transformasikan ke dalam UU No.6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia dan disusul PP No. 37 Tahun 2002 tentang hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut melalui alur laut kepulauan yang telah ditetapkan. PP No. 38 Tahun 2002 juga menyempurnakan aturan tentang daftar koordinat geografis titik-titik garis pangkal kepulauan Indonesia (RI, 2002). Pembentukan ALKI juga berlandaskan pada UU No. 17 Tahun 1985 (BPKP, 2009).

Definisi ALKI dan negara kepulauan yang tertuang dalam dasar perumusan RUU Pengelolaan Ruang Udara Nasional berdasarkan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, negara kepulauan Indonesia dan Alur Laut Kepulauan. Pertama, Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kedua, Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau dan

perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian eratny sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan keamanan, dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.

Ketiga, Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Keempat, Alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

Definisi tersebut menegaskan bahwa status Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan yang memiliki luas wilayah perairan lebih besar dari pada daratan dengan hak penuh untuk memanfaatkan segala potensi yang terkandung didalamnya. Mengingat persebaran pulau-pulau baik yang berada di wilayah perairan dalam maupun perbatasan Indonesia yang berada pada jalur ALKI I, ALKI II dan ALKI III maka prospek penjagaan keamanan laut wajib ditingkatkan dengan menyesuaikan luas wilayah yang dimiliki. Setiap

tahunnya, ketiga jalur pelayaran resmi tersebut semakin ramai dilalui oleh kapal-kapal besar dari benua Asia ke benua Amerika melalui Pasifik maupun sebaliknya (Karim, 2010).

Sampai saat ini Indonesia telah membuka dan menetapkan jalur ALKI yang terdiri atas ALKI I Selat Sunda yang di bagian utara bercabang menuju Singapura (A1) dan menuju Laut China Selatan. ALKI II Selat Lombok menuju Laut Sulawesi. Sedangkan ALKI III yang di bagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III A (sekitar perairan Laut Sawu, Kupang), ALKI III B, ALKI III C (sebelah timur Timor Leste), dan ALKI III D (sekitar perairan Aru). Keberadaan tiga jalur ALKI tersebut selain merupakan jalur pelayaran internasional juga berfungsi sebagai “pintu gerbang memanjang” yang seolah membelah wilayah kelautan Indonesia. Fenomena itu dapat menjadi suatu hal yang menguntungkan, tetapi di sisi lain membawa potensi ancaman terhadap pertahanan dan keamanan Indonesia.

A.1. Jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia I

Jalur pada ALKI I ini difungsikan untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda ke Samudera Hindia, dan sebaliknya; dan untuk pelayaran dari Selat Singapura melalui Laut Natuna dan sebaliknya (Alur Laut Cabang I A). Pada jalur ALKI I ini terdapat garis-garis pangkal yang ada di Laut Natuna.

Dijelaskan dalam rangka implementasi ALKI yang telah ditetapkan tersebut, Pemerintah Republik Indonesia telah melakukan serangkaian kegiatan penting diantaranya dengan menetapkan garis-garis pangkal kepulauan Indonesia dan koordinat-koordinat ketiga ALKI tersebut. Salah satu hasil penyesuaiannya adalah garis-garis pangkal kepulauan di laut Natuna yang dilewati oleh ALKI I dengan memasukkan sebagian ZEE di daerah tersebut menjadi perairan kepulauan.

Penyesuaian garis pangkal di laut Natuna tersebut telah dituangkan dalam Peraturan Pemerintah RI No.6 Tahun 1998 tentang Daftar Koordinat Titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia di laut Natuna dan telah diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris, juga telah disampaikan ke IMO (Anugerah, 2014). Dalam kaitan ini Indonesia merupakan negara pertama yang menetapkan alur laut kepulauannya sesuai ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982.

Keberadaan jalur ALKI I dilihat dapat membawa berbagai potensi kerawanan keamanan dan pertahanan. Ditambah Karena jalur ALKI I merupakan jalur yang memiliki banyak problematika didalamnya, yaitu Laut China Selatan. Potensi ancaman di jalur ALKI I terkait imbas konflik klaim wilayah atas kepulauan Spratly dan Paracel di Laut Cina Selatan, seperti digunakannya wilayah ALKI I untuk kegiatan manuver angkatan perang negara yang terlibat (Raba, 2016). Di samping itu, imbas kepadatan lalu lintas pelayaran di Selat Malaka, seperti digunakannya wilayah ALKI

I oleh perompak untuk menghindari kejaran aparat keamanan Indonesia dan aparat keamanan gabungan (Indonesia, Malaysia, dan Singapura) atau penyelundupan.

Imbas dari pusat pertumbuhan dan perekonomian Asia dan Asia Tenggara di Republik Rakyat Cina (RRC) dan Singapura, seperti penyelundupan barang-barang ilegal dan juga perdagangan manusia, turut menjadi potensi ancaman di ALKI I, termasuk imbas bahaya ancaman bencana alam dan tsunami di Selat Sunda, seperti ancaman gempa vulkanik/erupsi gunung berapi (anak Krakatau) dan imbas politik ekspansional Malaysia, seperti kemungkinan klaim wilayah teritorial baru.

Potensi ancaman lain dilihat bukan hanya dari Laut Cina Selatan, tetapi juga datang dari kawasan Laut Natuna. Dimana Negara tirai bambu yaitu China masih mengklaim kawasan Laut Natuna ada sebagai wilayah penangkapan tradisional China. Seperti yang diberitakan oleh BBC Indonesia (13/07/2016) dimana terdapat insiden penangkapan kapal-kapal nelayan China oleh TNI baru-baru ini di perairan Kepulauan Natuna (BBC Indonesia, 2016). China mengklaim perairan Natuna sebagai wilayah tradisional penangkapan ikan mereka. Sebuah sikap yang jelas-jelas ditolak oleh Indonesia dengan mengedepankan klaim Zona Ekonomi Eksklusifnya.

Dilihat dari segi ZEE Pasal 3 UU ZEE No. 5 tahun 1983 ayat (1) dijelaskan bahwa Apabila Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia tumpang

tindih dengan ZEE negara-negara yang pantainya saling berhadapan atau berdampingan dengan Indonesia. Maka batas ZEE antara Indonesia dan negara tersebut ditetapkan dengan persetujuan antara Republik Indonesia dan negara yang bersangkutan. Dari segi ini maka sudah jelas tindakan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia, yakni dengan tegas untuk menyelesaikan kasus yang berada di kawasan ALKI I ini. Apalagi apabila dikaitkan dengan hak kedaulatan Negara. Dijelaskan pula dalam Pasal (5) UU ini bahwa Dengan tidak mengurangi ketentuan ayat (1), eksplorasi dan/atau eksploitasi sumber daya alam hayati harus mentaati ketentuan tentang pengelolaan dan konservasi yang ditetapkan oleh Pemerintah Republik Indonesia (Cahyani, 2016).

Dengan adanya tindakan China yang melakukan illegal fishing di kawasan ALKI I, juga pengklaiman Laut Natuna, maka sudah jelas bahwa China harus mengikuti dan mematuhi segala aturan yang berlaku dalam pemerintahan Indonesia. Melihat insiden ini, sangat disarankan kepada Pemerintah Indonesia untuk lebih meningkatkan pertahanan dan keamanan dalam hal militernya di kawasan jalur ALKI I.

A.2. Jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia II

Jalur pada ALKI II ini difungsikan untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melintasi Selat Makasar, Laut Flores, dan Selat Lombok ke Samudera Hindia, dan sebaliknya. Seperti yang telah dibahas sebelumnya, bahwa masing-masing jalur ALKI mempunyai potensi ancaman yang

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

Diantara ALKI I, II, dan III, ALKI II merupakan lintasan laut dalam yang ekonomis dan aman untuk dilalui. ALKI II yang melewati Selat Makassar-Selat Lombok membelah sisi Indonesia Bagian Barat dan Indonesia Bagian Timur. Lebih jauh, pendangkalan yang terjadi akhir-akhir ini di Selat Malaka menyebabkan kapal-kapal besar, terutama kapal tangki, memindahkan trayek pelayarannya melalui Selat Lombok-Selat Makassar. Sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional, ALKI II memiliki nilai strategis. ALKI II yang mencakup Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi menjadi penting dalam posisinya sebagai jalur pendukung utama dari Selat Malaka yang sudah amat padat.

Rahardjo Adisasmita mengemukakan dengan konsep "Kawasan Pembangunan SEMEJA"-nya, bahwa di masa depan Selat Lombok-Selat

Makassar memegang peran kunci sebagai jalur pelayaran dunia, di mana jika garis jalur pelayaran vertikal dan garis jalur pelayaran horizontal ditarik pada bola dunia akan beririsan pada titik yang berada tepat di Selat Makassar. Selat Makassar–Selat Lombok yang memotong Laut Jawa–Banda–Arafura menjadi penghubung dari Utara (Filipina) ke arah Selatan (Samudera Hindia) adalah sebagai alur utama transportasi laut internasional (*international sea transportation highway*).

“Kawasan Pembangunan SEMEJA” adalah konsep yang khas dan diformulasikan untuk kawasan kepulauan. Konsep pengembangan SEMEJA ini dapat berbentuk selat, teluk, dan laut yang berfungsi untuk memfasilitasi berkembangnya kegiatan perdagangan dan transportasi antar daerah yang berada di sekelilingnya dengan berdasar pada prinsip saling membutuhkan, saling melengkapi, dan saling menguntungkan, di mana kota yang lebih kuat, besar, dan maju wajib mendorong dan menarik kota yang lebih “kecil” (Adisasmita, 2008).

Pada dasarnya, negara-negara di dunia sebagai pengguna jalur pelayaran dapat memilih jalur yang paling aman dan ekonomis dengan mematuhi ketentuan dalam UNCLOS 1982. Sebaliknya, negara yang dilalui seperti Indonesia, harus menjamin keamanan dan keselamatan alur laut tersebut di samping memanfaatkan peluang ekonomi dan meminimalkan kendala dari pilihan jalur tersebut (Djalal, 1995). Untuk itu,

ALKI II sebagai jalur pelayaran dunia yang potensial di masa mendatang perlu mendapat perhatian terkait hal ini.

Ada beberapa hal yang perlu dilakukan. Pertama, peningkatan pertahanan-keamanan di wilayah ALKI II mengingat potensi ancaman yang dimiliki sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, baik dari negara tetangga maupun kapal-kapal asing, terutama potensi ancaman keamanan nontradisional. Peningkatan pertahanan-keamanan ini bisa dilakukan melalui peningkatan personel dan peralatan yang dimiliki TNI Angkatan Laut kita, maupun koordinasi keamanan laut yang efektif di bawah BAKORKAMLA.

Kedua, perubahan paradigma lama dari *continental-based development* menjadi *maritime/sea-based development* sudah saatnya dilaksanakan secara konsisten, sehingga pemanfaatan ALKI II ini harus ditarik ke arah pertumbuhan ekonomi kawasan dan pembangunan wilayah. Peningkatan ekonomi di kawasan pesisir tentu diharapkan akan berkorelasi positif dengan pengurangan gangguan keamanan di laut. Ketiga, perlunya kajian komprehensif mengenai ALKI II, baik dari aspek pertahanan-keamanan, ekonomi, dan sosial-budaya sehingga mendapat pemetaan yang jelas mengenai potensi ancaman dan potensi ekonomi yang bisa dikembangkan masyarakat pesisir, terutama mendukung *maritime/sea-based development* (LIPI, 2011).

A.3. Jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia III

Jalur ALKI III pada umumnya dibagi menjadi beberapa bagian. Bagian selatan bercabang tiga menjadi ALKI III-A (sekitar perairan Laut Sawu, Kupang), ALKI III-B, ALKI III-C (sebelah timur Timor Leste), dan ALKI III-D (sekitar perairan Aru). Jalur pada ALKI III-A difungsikan untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu. ALKI III-A sendiri mempunyai 4 cabang, yaitu ALKI Cabang III B: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, dan Selat Leti ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III C: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda ke Laut Arafura dan sebaliknya; ALKI Cabang III D: untuk pelayaran dari Samudera Pasifik melintasi Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu ke Samudera Hindia dan sebaliknya; ALKI Cabang III E: untuk pelayaran dari Samudera Hindia melintasi Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda, Laut Seram, dan Laut Maluku.

Sejalan dengan keputusan MSC-69, dalam rangka pemberlakuan ALKI secara Internasional, Pemerintah RI diwajibkan untuk mengundangkannya dalam peraturan nasionalnya dan disampaikan kepada IMO untuk diumumkan. Dalam kaitan ini, Departemen Luar Negeri selaku koordinator masalah ALKI yang berdimensi Internasional bersama-sama dengan Departemen Hukum dan Perundang-undangan (Departemen

Kehakiman) telah merampungkan Rancangan Peraturan Pemerintah yang saat ini telah siap untuk diproses pengesahannya. RPP ini memuat tentang penetapan ALKI dan ketentuan tentang Hak-hak dan Kewajiban Kapal Asing di ALKI.

Namun perubahan wilayah Indonesia sebagai konsekuensi hasil jajak pendapat di Timor Timur pada tahun 1998 secara langsung mempengaruhi penerapan salah satu ALKI yaitu ALKI III khususnya di bagian III-A dan III-B. Jalur ALKI-III-A dan III-B yang karena pemisahan tersebut, tidak lagi melintasi wilayah teritorial Indonesia tetapi diperkirakan akan melewati wilayah teritorial dan ZEE Timor Timur. Bagi Indonesia, hal ini sudah tidak lagi memenuhi kriteria dan kaidah hukum internasional sesuai dengan pasal 53 (I) Konvensi tentang jalur ALKI sehingga penanganan lebih lanjut penerapan ALKI yang sesuai dengan kaidah hukum Internasional dan komitmen Indonesia dalam menangani seluruh masalah hukum laut secara terpadu melalui mekanisme institusi Konvensi perlu terus ditegakkan, termasuk penyelesaian masalah ini dengan bakal negara Timor Timur.

Sementara itu, potensi ancaman untuk ALKI III berasal dari imbas konflik internal negara tetangga di utara (Filipina) dan selatan (Timor Leste), seperti dijadikannya wilayah ALKI III-A sebagai sarana pelarian atau kegiatan lain yang membahayakan keamanan laut serta imbas dari lepasnya Timor Timur menjadi negara berdaulat (Timor Leste) terkait

dengan blok migas di sebelah selatan pulau Timor, seperti pelanggaran wilayah, penyelundupan, dan klaim teritorial. Di samping itu, imbas konflik internal seperti separatisme Republik Maluku Selatan (RMS) di Maluku dan Gerakan Papua Merdeka (GPM) di Papua serta imbas politik luar negeri Australia, seperti pelebaran pengaruh Australia terhadap wilayah sekitar di utara (Indonesia, Timor Leste, dan Papua New Guinea) serta dukungannya terhadap gerakan separatisme dan juga imbas potensi sumber kekayaan alam melimpah yang belum terkelola, seperti pencurian ikan dan pencurian kekayaan alam lainnya, juga merupakan potensi ancaman tersendiri bagi ALKI III.

B. Keinginan Dari Negara Lain Terkait ALKI IV

Jalur ALKI membuat posisi Indonesia menjadi penghubung antara dua lautan bebas, Karena letaknya yang memotong kesatuan wilayah kepulauan Indonesia dalam tiga bagian. ALKI sangat berharga bagi negara-negara lain luar kawasan dimana kepentingan utama mereka adalah kepastian akses serta ketersediaan sumber daya di laut. Jalur ALKI dapat digunakan sebagaimana laut bebas bagi negara lain. Kapal-kapal asing termasuk kapal perang dapat melalui jalur tersebut tanpa harus meminta izin kepada pemerintah Indonesia. Kapal selam juga dapat melalui jalur ini tanpa wajib muncul ke permukaan laut. Begitu juga dengan pesawat yang dapat bebas melewati ruang udara dalam jalur ALKI. Setelah ALKI secara resmi diakui dalam peraturan pemerintah,

perkembangan lingkungan strategis baik secara global, regional dan nasional menunjukkan adanya peningkatan aktivitas laut. Banyak negara maupun aktor bukan negara yang setiap hari beroperasi di dalam wilayah dan sekitar ALKI. Peningkatan aktivitas tersebut mendorong peningkatan potensi ancaman baik dari ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional.

Saat ini ALKI sendiri masih sebatas jalur dari Utara ke Selatan Indonesia, sedangkan Barat sampai ke Timur Indonesia (ALKI IV) belum ditentukan. Ini menjadi perhatian yang sangat penting bagi pemerintah Indonesia untuk sesegera mungkin menentukan ALKI dari Barat ke Timur Indonesia. Apabila jalur ini tidak terbentuk bisa dikatakan Negara Indonesia belum memiliki ALKI meskipun kita sudah memiliki jalur sementara Utara-Selatan dengan artian kapal asing bebas untuk melintasi laut territorial Indonesia.

Selain itu, Indonesia juga sudah berjanji kepada dunia bahwa akan membuka jalur ALKI Barat-Timur pada tahun 1989 ketika saat MSC Meeting yang ke-72. Disana terdapat berbagai desakan dari negara lain yang menginginkan Indonesia untuk dapat membuka jalur ALKI IV ini atau ALKI Barat-Timur demi kepentingan bersama. Sebagian besar negara-negara maju seperti Amerika Serikat, China, dan Australia yang sangat menginginkan jika Indonesia dapat dengan segera membuka jalur ALKI IV ini.

B.1. Amerika Serikat

Amerika Serikat (AS) melakukan perdagangan luar negerinya 95% melewati laut (Fajriansyah, 2007). Perairan Indonesia menjadi jembatan yang menghubungkan AS dengan negara lain. Melihat berbagai potensi di Asia Pasifik, AS berusaha menunjukkan perannya dengan bergabung dalam *Quadrilateral Security Partnership (QSP)*, yaitu sebuah kerjasama dalam bidang maritime dengan negara-negara lain seperti Australia, Jepang, dan India yang memiliki tujuan menghimpun kekuatan di kawasan untuk membendung maneuver China dan Rusia di Asia Pasifik (Chellaney, 2010). Hal ini menyempurnakan keinginan AS untuk mengontrol dan mengendalikan *Sea Lanes of Communication (SLOC)* yang terbentang dari Samudera Hindia hingga Laut Jepang (Somantri, 2009), termasuk di dalamnya *Choke Point* yang penting di dunia yang berada di wilayah ALKI.

Choke Point merupakan titik-titik penting dalam wilayah perairan yang di dalamnya mengandung banyak sumber kekayaan laut. Banyak negara memiliki kepentingan pada titik-titik tersebut. Di dunia terdapat sembilan *Choke Point*, empat diantaranya terdapat di perairan Indonesia. Beberapa *Choke Point* strategis bagi kepentingan global tersebut adalah Selat Sunda, Selat Makassar-Lombok, Selat Malaka dan Perairan Ombai Wetar.

Amerika Serikat juga mengalihkan pangkalan pertahanannya dari Okinawa ke Guam. Dengan alasan untuk mewujudkan fleksibilitas strategi, kebebasan dan kecepatan bertindak, peningkatan kemampuan *deterrence*, perang global terhadap terorisme, gelar penindakan untuk masa damai maupun untuk menghadapi kemungkinan perang serta respons terhadap situasi krisis yang terjadi di kawasan atau global. Kekuatan militer di Guam yang terdiri atas kekuatan Udara, Laut dan Marinir ini terus dikembangkan hingga mencapai sekitar 40.000 personel. Dari perspektif keamanan hal tersebut tentunya menjadi ancaman bagi Indonesia karena kekuatan besar telah berada tepat di depan pintu keluar masuk *Choke Points* Indonesia yaitu ALKI II. AS jelas menaruh perhatian khusus terhadap ALKI, bahkan hingga kini AS masih mendesak untuk dibukanya jalur ALKI baru yaitu ALKI timur-barat atau ALKI IV.

B.2. China

Telah diketahui bahwa China telah mengklaim wilayah laut lepas yang mendekati Natuna dan telah mengembangkan Angkatan Lautnya menjadi kekuatan *Blue Water Navy* ke selatan hingga wilayah Asia Tenggara. Untuk memenuhi kebutuhan energi dan perdagangannya, China telah membeli beberapa kapal berukuran besar diantaranya kapal container raksasa dan kapal tanker raksasa sebagai konsekuensi penggunaan kapal-kapal tersebut dibutuhkan pada alur perairan yang lebih dalam yaitu pada

ALKI II dan ALKI III. China memang sangat membutuhkan jalur ALKI, terutama ALKI II yang menjadi lintas utamanya untuk melakukan perdagangan dengan Australia. Selain itu, China juga membutuhkan ALKI Barat-Timur dimana China mempunyai keinginan menguasai beberapa sumber daya laut yang ada di kawasan Laut Jawa atau jalur ALKI IV.

B.3. Australia

Sudah menjadi rahasia umum bahwa Australia mempunyai berbagai kepentingan dalam wilayah perairan Indonesia. Keinginan Australia adalah menjadi penata keamanan kawasan sekaligus sebagai pemimpin negara-negara di Asia Pasifik. Oleh karena itu, selain AS, Australia adalah salah satu negara yang sangat berambisi untuk mengajukan pembukaan jalur ALKI baru, ALKI Timur-Barat. ALKI Timur-Barat yaitu ALKI IV adalah jalur ALKI diajukan oleh Amerika Serikat dan Australia. Dari perspektif kepentingan nasional di laut, penetapan ALKI Timur-Barat memiliki implikasi yang lebih besar dibandingkan dengan ALKI Utara-Selatan, ALKI Timur-Barat terbentang dari Laut Arafuru sampai dengan Laut Jawa yang terhubung dengan alur laut kepulauan Indonesia (ALKI) I Utara-Selatan. Keinginan pembukaan jalur ALKI baru yang belum terpenuhi ini memicu Australia beberapa kali melakukan pelanggaran wilayah laut maupun ruang udara Indonesia. Seperti pelanggaran perairan oleh kapal perang Australia terjadi pada 6 Januari 2013, dimana kapal

perang Australia masuk ke perairan Indonesia hingga 7 mil dari pesisir Pulau Rote, Nusa Tenggara Timur (Greater, 2014).