

ASPEK GEOSTRATEGI PADA SELAT SUNDA DALAM MENCAPAI VISI POROS MARITIM DUNIA

GEOSTRATEGY ASPECT IN SUNDA STRAIT TO ACHIEVE GLOBAL MARITIME FULCRUM

Salsabila Naura Mawaddah¹, Lukman Yudho Prakoso², Aries Sudiarso³

PRODI STRATEGI PERTAHANAN LAUT, UNIVERSITAS PERTAHANAN RI
(bila.naura01@gmail.com, kamalekumdeplek@gmail.com, aries.25st@yahoo.co.id)

Abstrak - Indonesia merupakan negara kepulauan yang terletak pada titik persilangan antara benua Asia dan Australia, serta samudera Hindia dan Pasifik. Indonesia juga merupakan negara yang memiliki luas wilayah perairan 3.273.810 km² dan juga empat titik strategis atau *choke points* yang dilalui oleh kapal-kapal perdagangan asing. Salah satu dari titik strategis tersebut adalah Selat Sunda yang merupakan salah satu peluang besar bagi Indonesia untuk menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia. Dilihat dari aspek geostrategi, kondisi serta konstelasi geografi pada Selat Sunda mendukung tercapainya visi Republik Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Artikel ini menggunakan metode penelitian *literature review* dengan mengumpulkan serta menggunakan data-data yang didapatkan dari artikel, jurnal, serta buku. Dengan melakukan *review* pada data-data yang berhasil dikumpulkan maka dapat dilihat bahwa Selat Sunda yang dilihat melalui aspek geostrategi dapat mendukung tercapainya visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kata Kunci: *choke points*, geostrategi, *literature review*, Poros Maritim Dunia, selat Sunda

Abstract – Indonesia is known as an archipelago state that is located in the cross line between the Asian continent and Australian continent, and also between Indian and the Pacific Ocean. Indonesia is also a country that has an area of 3,273,810 km² of water and also four strategic points or chokes points that are traversed by foreign trading ships. One of these strategic points is the Sunda Strait, which is a great opportunity for Indonesia to become the center of the world's maritime trade and shipping industry. Judging from the geostrategic aspect, the geographical conditions and constellations of the Sunda Strait support the achievement of the vision of the Republic of Indonesia as the World Maritime Axis. This article uses a literature review research method by collecting and using data obtained from articles, journals, and books. By reviewing the data that has been collected, it could be seen that the Sunda Strait, viewed from a geostrategic perspective, can support the achievement of Indonesia's vision as the Global Maritime Fulcrum.

Keywords: *choke points*, geostrategic, Global Maritime Fulcrum, literature review, Sunda strait

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara yang dipait oleh dua benua, Asia dan Australia, serta dua samudera yaitu Hindia dan Pasifik. Luas wilayah perairan dari Negara Indonesia adalah 3.273.810 km², yang mana jauh lebih luas dibandingkan dengan wilayah daratan yang mana sebesar 1.919.440 km². Letak strategis dari Indonesia menjadikannya sebuah lokus persilangan alur lintas laut yang

menghubungkan benua timur dan barat. Hal tersebut juga mendukung terwujudnya visi Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia, sebagaimana yang disampaikan oleh Presiden Joko Widodo pada saat terselenggaranya *East Asia Summit* ke-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2014 (Widodo, 2014). Pada pertemuan tersebut Presiden Joko Widodo juga menjelaskan tentang lima pilar dari Poros Maritim Dunia, yang kemudian di revisi menjadi tujuh pilar sebagaimana yang telah tertulis pada Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (PERPRES No. 16, 2017).

Peran Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia memiliki kepentingan untuk ikut serta dalam menentukan kondisi di kawasan Samudera Pasifik dan Hindia agar tetap aman dan damai, serta mencegah agar kawasan tersebut tidak diperebutkan oleh negara-negara lain dan juga agar tidak terjadi konflik wilayah. Dalam implementasinya seperti yang telah disebutkan, terdapat tujuh pilar yang menjadi dasar dari Poros Maritim Dunia, antara lain:

1. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia

2. Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut
3. Tata kelola dan kelembagaan laut
4. Ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut
6. Budaya bahari
7. Diplomasi maritim

Dapat dikatakan bahwa Poros Maritim Dunia menjadi salah satu faktor yang dapat mengamankan pilar kedaulatan dan juga kemakmuran. Berbagai ancaman yang datang terhadap keselamatan laut membutuhkan pendekatan yang komprehensif terhadap manajemen serta tata kelola nasional yang baik. (Kemenlu, 2016)

Lahirnya Poros Maritim Dunia di Indonesia berdasarkan pada konsep yang berawal dari kondisi dan letak geografis Indonesia yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan atau laut. Geostrategi adalah rumusan strategi nasional yang memperhitungkan kondisi dan konstelasi geografi sebagai faktor utama. Dalam proses perumusan geostrategi perlu memerhatikan faktor-faktor internal dan eksternal yang dapat mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut antara lain geografi, demografi, sumber kekayaan alam, ideologi, politik,

ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan, serta faktor keadaan global dan regional. Geostrategi berperan sebagai suatu strategi atau cara terbaik yang dapat ditempuh untuk mewujudkan cita-cita nasional bangsa Indonesia sebagaimana yang telah tertuang dalam Pembukaan UUD Republik Indonesia 1945. Secara singkat, geostrategi Indonesia merupakan suatu metode atau cara yang dapat digunakan untuk menganalisa bentuk, luas, serta lokasi dari suatu negara dengan memanfaatkan segenap konstelasi geografi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dalam proses penentuan kebijakan, arahan dan juga sarana-sarana yang digunakan dalam mencapai tujuan seluruh bangsa dengan berdasarkan pada asas kemanusiaan dan keadilan sosial. Geostrategi juga berperan sebagai pedoman ketahanan nasional dalam menganalisa aspek Astagatra yang dimiliki oleh Indonesia dengan menyesuaikan dengan perkembangan situasi dan juga kondisi bangsa. Dengan kata lain konsep dari geostrategi Indonesia bukanlah mengembangkan kekuatan untuk penguasaan terhadap suatu wilayah yang berada di luar kedaulatan nasional atau malkukan ekspansi terhadap negara lain.

Melainkan sebuah konsep yang didasarkan pada kondisi, metode ataupun cara dalam mengembangkan potensi kekuatan nasional dengan tujuannya yaitu untuk pengamanan terhadap kemungkinan terjadinya gangguan serta untuk menjaga kedaulatan negara Indonesia dalam pembangunan nasional. Implementasi dari geostrategi ini tetap berlandaskan pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. (Mulyono, 2017)

Indonesia memiliki empat titik strategis yang dilewati 40% kapal-kapal perdagangan asing, salah satunya adalah selat sunda. Selat-selat di Indonesia ini juga dapat memberikan peluang besar untuk dapat memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan dan juga pelayaran maritim dunia. Selat sunda sendiri adalah selat yang berada di antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Massa air yang berada pada selat ini merupakan percampuran dari Laut Jawa dan Samudera Hindia, dengan luasnya kurang lebih 8.138 km² (Kusumawati, 2014). Karakteristik dari selat ini adalah bentuknya yang seperti corong dengan bagian utara selat lebih sempit dengan luas kurang lebih 24 km dan juga lebih dangkal dengan kedalaman ≤80 m,

sedangkan bagian selatan lebih lebar yang mana luasnya sekitar 100 km serta memiliki kedalaman mencapai 1.575 m (Birowo, 1983). Selat Sunda dapat dikatakan sebagai selat yang dinamis karena memiliki beberapa faktor diantaranya karena bagian utara dari selat langsung terhubung dengan Laut Jawa yang mendapat pengaruh dominan massa air dari Laut Jawa dan Laut Cina Selatan, dan pada bagian selatan dari selat ini dipengaruhi oleh kondisi perairan dari Samudera Hindia.

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa Indonesia terletak pada posisi yang strategis dan dilengkapi pula dengan empat titik strategis yang menjadi lalu lintas kapal-kapal perdagangan asing. Selat Sunda yang merupakan salah satu dari empat titik strategis tersebut dapat mendukung tercapainya visi Poros Maritim Dunia. Pada artikel ini akan dibahas tentang posisi Selat Sunda yang dilihat melalui aspek geografis dalam mencapai visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *literature review*, dan bentuk yang digunakan adalah *narrative overview*. Data-data yang

dikumpulkan dan digunakan dalam bentuk artikel-artikel, buku dan jurnal. Terdapat empat tahapan dalam metode ini, antara lain 1) Memilih topik yang akan direview; 2) Melacak dan memilih artikel yang cocok dan relevan; 3) melakukan analisis dan juga sintesis literatur; dan 4) Mengorganisasi penulisan *review*. (Ramdhani, Ramdhani, & Amin, 2014)

Hasil dan Pembahasan

Sebagaimana yang telah disampaikan oleh Presiden Joko Widodo pada *East Asia Summit* ke-9 yang diselenggarakan di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2014, Poros Maritim Dunia menjadi visi Negara Republik Indonesia. Setelah pencetusan tersebut, terumus pula 5 pilar dari Poros Maritim Dunia yang kemudian diubah menjadi tujuh pilar sebagaimana yang telah tertulis pada Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017. Pilar-pilar tersebut antara lain:

1. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia; tujuan dari pengelolaan sumber daya kelautan adalah untuk mendorong pemanfaatan dan juga pengusaha sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan dengan menerapkan prinsip ekonomi biru. Selain itu

pengembangan sumber daya manusia juga memiliki tujuan tersendiri yaitu untuk mengembangkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang profesional, beretika, berdedikasi, dan juga mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung pembangunan kelautan secara optimal dan terpadu.

2. Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; tujuan utama dari pilar ini adalah guna menegakkan kedaulatan dan hukum, dan juga untuk mempertahankan keutuhan wilayah NKRI serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman, tantangan, hambatan, serta gangguan yang terjadi di wilayah laut.
3. Tata kelola dan kelembagaan laut; tujuan dari pilar ketiga ini adalah untuk menciptakan sistem tata kelola kelautan nasional yang komprehensif, terintegrasi, sefektif dan juga efisien yang mana sangatlah diperlukan untuk sinkronisasi dan implementasi efektif pada peraturan perundang-

undangan baik tingkat nasional maupun regional. Hal tersebut juga harus selaras dengan aturan internasional tentang kelautan dan kemaritiman.

4. Ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan; pada pilar ini terdapat tiga poin yang berbeda. Ekonomi kelautan memiliki tujuan untuk menjadikan kelautan sebagai basis dari pembangunan ekonomi, karena potensi yang dimiliki oleh Indonesia baik itu pada perairan nasional, perairan yuridiksi serta perairan internasional yang dapat dikelola sesuai dengan hukum internasional. Poin kedua adalah infrastruktur kelautan yang dikembangkan untuk mendukung terjadinya ekonomi kelautan, dan peningkatan konektivitas serta pembangunan dengan menggunakan pendekatan Indonesiantris bukan Jawasentris. Poin terakhir dari pilar ini adalah peningkatan kesejahteraan yang bertujuan untuk mewujudkan pembangunan kelautan yang dapat membawa manfaat bagi kesejahteraan masyarakat terlebih

untuk masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil.

5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut. Tujuan dari pengelolaan laut adalah untuk melindungi sumber daya dan lingkungan dengan berlandaskan pada daya dukung lingkungan dan kearifan lokal, pemanfaatan potensi sumber daya dan kegiatan di wilayah laut dengan skala nasional dan internasional, serta mengembangkan kawasan yang memiliki potensi untuk menjadi pusat kegiatan produksi, distribusi, dan juga jasa. Lalu perlindungan lingkungan laut memiliki tujuan untuk melestarikan sumber daya kelautan dan mencegah terjadinya pencemaran dan kerusakan yang dapat terjadi di lingkungan laut.
6. Budaya bahari; pilar yang keenam ini bertujuan untuk memberikan sebuah pemahaman yang menyeluruh terhadap wawasan bahari di seluruh lapisan masyarakat untuk dapat mengoptimalkan pembangunan kelautan nasional yang berkesinambungan dan lestari. Budaya bahari juga memiliki peranan penting dalam

pembangunan bangsa yang berorientasi kelautan.

7. Diplomasi maritim; pilar terakhir ini bertujuan guna mengoptimalkan potensi kelautan untuk memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional. Diplomasi maritim Indonesia dapat diartikan sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang berkaitan dengan berbagai aspek kelautan baik itu pada tingkat bilateral, regional, dan global serta penggunaan aset kelautan, baik secara sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan juga hukum internasional. (PERPRES No. 16, 2017)

Selain itu dalam proses untuk mencapai visi Poros Maritim Dunia maka perlu adanya pendukung lainnya. Dalam hal ini, Indonesia sangatlah beruntung karena memiliki empat titik strategis atau *choke points* yang berada pada wilayah perairan Indonesia. Salah satu *choke points* Indonesia adalah Selat Sunda yang berada di antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Selat Sunda merupakan

penghubung antara Laut Cina Selatan dengan Samudera Hindia, maka dari itu selat ini dapat dikatakan sebagai selat yang dinamis. Dikarenakan adanya percampuran massa air dari Laut Jawa dengan Laut Cina Selatan, dan kondisi dari selat sunda ini juga dipengaruhi oleh kondisi perarian milik Samudera Hindia.



Gambar 1. Letak Selat Sunda
Sumber: <https://maps.google.com>, 2019

Adapun selat sunda jika dilihat melalui aspek geostrategi sebagai berikut:

1. Geografi. Letak dari Selat Sunda berada di antara dua pulau besar Indonesia yaitu Pulau Sumatera dan Pulau Jawa (Fatma, 2019). Massa air dari selat ini merupakan percampuran dari massa air Pulau Jawa dan Samudera Hindia. Selat Sunda memiliki luas perairan kurang lebih 8.138 km², dan berbentuk seperti corong. Bagian utara dari selat ini memiliki luas 24 km dan kedalaman ≤80 m yang mana bagian ini lebih sempit dan dangkal dibandingkan bagian

selatan dengan lebar sekitar 100 km dan kedalaman mencapai 1.575 m (Birowo, 1983). Pergerakan aliran dari Selat Sunda dan Samudera Hindia berasal dari Laut Jawa, karena perluasan dari massa air yang lebih panas selalu menuju ke selatan (Wirtky, 1962).

2. Topografi. Secara topografi perairan pada Selat Sunda menunjukkan bahwa perairan disana memiliki gradasi kedalaman dari arah timur laut ke arah barat laut. Kedalaman pada bagian utara selat cukup dangkal, hanya sekitar 40 m, lalu semakin ke barat daya kedalaman dari Selat Sunda semakin dalam sekitar 75 m sampai dengan 100 m. Semakin lama kedalaman dari Selat Sunda tiba-tiba menurun menjadi 700 m sampai dengan 1.200 m (LIPI, 2002). Pada bagian tengah dari Selat Sunda terdapat daerah tubir sebagai batas dasar dari perairan dangkal sengan perairan dalam yang polanya memanjang ke arah utara selatan.
3. Sumber Kekayaan Alam. SKA yang ada di Selat Sunda sangatlah melimpah dan sangat-sangat kaya. 12.000 ekor biota berhasil dikoleksi atau dikumpulkan dari 63 lokasi dan terdapat sekitar 40 rekam data baru

untuk perairan Indonesia. Selain itu terdapat 800 spesies yang berasal dari 200 lebih family ubur-ubur, moluska, bintang laut, bulu babi, cacing, kepiting, udang, spons, bunga karang, dan juga ikan. Begitu pula dengan jumlah ikan yang sangat melimpah pada titik-titik yang berada di Selat Sunda. Seperti pada bulan Mei, kelimpahan ikan maksimum pada area sebelah timur Pulau Rakata Kecil sebesar 8.709 ikan/1.000 m² yang termasuk ke dalam kategori cukup ikan. Pada bulan Juni pada area sebelah timur laut pulau Panaitan memiliki kelimpahan ikan maksimum sebesar 12.287 ikan/1.000 m² dan dapat dimasukkan ke dalam kategori melimpah. Lalu, pada bulan Juli kelimpahan ikan maksimum pada area yang berada di antara pulau Panaitan dan Tanjung Cukuredak sebesar 58.327 ikan/1.000 m² dengan kategori sangat melimpah (Akmal, Fahrudin, & Agus, 2017). Dan pada bulan Agustus kelimpahan ikan maksimum yang berada di wilayah pulau Tabuan dan pulau Sertung sebesar 13.181 ikan/1.000 m² yang termasuk ke dalam kategori sedang (Kompas.com, 2018).

4. Ekonomi. Adanya jembatan selat Sunda atau JSS dan juga pemberlakuan *traffic separation scheme* (TSS) membawa keuntungan ekonomis bagi Indonesia. JSS dikelola dengan sistem jalan toll dan hal tersebut dapat menekan biaya transportasi penumpang dan barang, serta akan menekan waktu tempuh (Ahadiat, 2007). Selat Sunda yang menjadi jalur lalu lintas kapal-kapal perdagangan dari negara-negara lain juga akan terbantu dengan adanya TSS yang memberikan informasi mengenai lalu lintas di sekitarnya, sehingga mengurangi risiko terjadinya tabrakan kapal dan juga kapal kandas yang tidak sengaja dengan menjauhkan kapal dari terumbu karang. (Damara, 2020)
5. Pertahanan dan Keamanan. Dalam upaya untuk menjaga pertahanan dan keamanan dari Selat Sunda maka diperlukan peranan dari Polair dan juga menguatkan pengawasan lingkungan sistem pemerintahan dan politik (Danial, Sitamala, & Belardo, 2020). Semua hukum yang berlaku pada wilayah perairan merujuk pada Konvensi Hukum Laut 1982 atau UU 17 No. 1985, serta Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan

Indonesia. Pada Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tertulis aturan-aturan mengenai alur-alur laut kepulauan. Lalu, Indonesia juga menggunakan hukum internasional yaitu UNCLOS 1982 Pasal 53 yang mengatur mengenai hak lintas alur laut kepulauan (UNCLOS, 1982).

Kesimpulan

Dari paparan di atas, dapat dipahami bahwa Selat Sunda yang menjadi salah satu dari empat titik strategis atau *choke points* dari Indonesia merupakan selat yang sangat aktif dan dinamis karena letaknya yang berada di antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, serta menghubungkan langsung Laut Jawa dan Samudera Hindia. Selat Sunda juga menjadi pendukung munculnya gagasan visi Poros Maritim Dunia. Terlebih jika aspek geostrategi digunakan untuk melihat keberadaan Selat Sunda, faktor-faktor geostrategi yang ada pada Selat Sunda terkait dan dapat mendukung berdirinya ketujuh pilar dari Poros Maritim Dunia.

Maka dapat disimpulkan bahwa keberadaan Selat Sunda yang dilihat melalui aspek geostrategi dapat menempatkan selat ini menjadi faktor yang mendukung tercapainya visi dari

Negara Kesatuan Republik Indonesia yaitu menjadi Poros Maritim Dunia.

Daftar Pustaka

- Ahadiat, A. (2007). Nilai Ekonomis Jembatan Selat Sunda
- Akmal, S.G., Fahrudin, A., Agus, S. B. (2017). Distribusi Spasial Kelimpahan Sumberdaya Ikan di Perairan Selat Sunda dalam Jurnal Pengelolaan Perikanan Tropis Vol. 1 No. 1, Desember 2017
- Birowo, S. (1983). *Hydro-oceanographic condition of the Sunda Strait: A review Proceeding of Symposium on 100th Year Development of Krakatau and Its Surrounding*. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, Jakarta
- Damara, D. (2020). TSS Selat Sunda dan Lombok Berpotensi Untungkan Ekonomi
<https://m.bisnis.com/amp/read/20200627/98/1258515/tss-selat-sunda-dan-lombok-berpotensi-untungkan-ekonomi>
- Danial, Sitamala A., & Belardo. (2020). Keamanan dan Pertahanan di Selat Sunda, Studi Alur Laut Kepulauan Indonesia I dalam Jurnal Idea Hukum, Vol. 6 No. 1, Maret 2020
- Fatma, D. (2019). Selat Sunda: Karakteristik, Letak dan Pulau di Sekitarnya
<https://ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/selat-sunda>
- KEMENLU. (2016). Diplomasi Poros Maritim: Keamanan Maritim dalam Perspektif Politik Luar Negeri. Jakarta: Badan Pusat Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan
- Kompas.com. (2018). Bukti Kekayaan Nusantara, Ekspedisi Selat Sunda Ungkap 12 Spesies Baru
<http://lipi.go.id/lipimedia/bukti->

kekayaan-nusantara-ekspedisi-selat-sunda-ungkap-12-spesies-baru/20389

- Kusumawati, L.K.W. (2014). Memiliki Empat Titik Strategis, Indonesia Mampu Menjadi Poros Maritim Dunia
<https://www.itb.ac.id/berita/detail/4550/memiliki-empat-titik-strategis-indonesia-mampu-menjadi-poros-maritim-dunia>
- LIPI. (2002). Laporan Akhir Penelitian Dinamika Perairan Selat Sunda. Bidang Dinamika Laut. Proyek Penelitian Ilmu Teknologi Kelautan. Pusat Penelitian Oseanografi. Jakarta
- Mulyono, H. (2017). Geostrategi Indonesia dalam Dinamika Politik Global dan Regional dalam Jurnal Kajian Lemhannas, Edisi 29, Maret 2017
- Peraturan Presiden No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia
- Ramdhani, A., Ramdhani, M.A., dan Amin, A.A. (2014). Writing a Literature Review Research Paper : A step-bystep approach, Insan Akademika Publications, 03(01) : 47-56
- UNCLOS 1982 Pasal 53 Hak Lintas Alur Laut Kepulauan
- Widodo, J. (2014). Pidato pada KTT ke-9 East Asia Summit. Nay Pyi Taw, Myanmar
- Wirtky. (1962). *The Upwelling in the Region between Java and Australia during the South-east Monsoon. Australia Journal Marine Freshwater Resources.* 13 (3). P 217-225