



JURNAL PENDIDIKAN GEOGRAFI

ANALISIS KEBERADAAN 92 PULAU TERLUAR DI INDONESIA DALAM MENDUKUNG PENGEMBANGAN KONSEP TOL LAUT

Rizki Baihaqi

Jurusan Teknik Geodesi dan Geomatika – Institut Teknologi Bandung

rizkibaihaqi93@gmail.com

ABSTRACT

The aim of this study is to analyze the 92 outer islands of Indonesia to be the location of the port construction. Those islands functioned to maintain the security of sea territory of Indonesia as one of the supporting elements sea toll concept. The research methodology used in this research is the study of literature and spatial analysis using ArcGIS 10.1. Based on research, from the 92 outermost islands, there are five outer islands are geographically condition is not effective to build the port because its land area less than one hectare. Then there are eight outer islands can be built the port based on the parameters of the geographical conditions of the island, its proximity to the ALKI (Indonesian archipelagic sea lanes) and a comparison of its proximity to existing ports.

Keywords: *outer islands of Indonesia, sea toll, ALKI.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis 92 pulau terluar Indonesia yang dapat dijadikan lokasi pembangunan pelabuhan yang difungsikan untuk menjaga keamanan wilayah laut Indonesia sebagai salah satu elemen pendukung konsep tol laut. Metodologi penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah studi literatur dan analisis spasial menggunakan ArcGIS 10.1. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan penting yaitu dari 92 pulau terluar, terdapat 5 pulau terluar yang secara geografis kondisinya tidak efektif untuk dibangun pelabuhan karena luas area daratannya kurang dari satu hektar. Kemudian terdapat 8 pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan berdasarkan parameter kondisi geografis pulau, kedekatannya dengan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) dan perbandingan kedekatannya dengan pelabuhan yang sudah ada.

Kata kunci: Pulau Terluar Indonesia, Tol Laut, ALKI.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut terluas di dunia sehingga memiliki potensi besar untuk menjadi poros maritim dunia. Hal tersebut telah disuarakan oleh Presiden Republik Indonesia yaitu Bapak Joko Widodo dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur yang berlangsung di Myanmar pada tanggal 13 November 2015 dan dihadiri oleh seluruh Kepala

Negara/Pemerintahan negara anggota ASEAN, Republik Korea Selatan, Republik Rakyat Tiongkok, Jepang, Australia, Selandia Baru, India, Amerika Serikat, Rusia, dan Sekretaris Jenderal ASEAN. Selain itu, Sekretaris-Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa dan Presiden Asian Development Bank juga hadir sebagai guest of the chair. Gagasan poros maritim dunia ini bukan hanya didasari fakta bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dengan berbagai

potensi sumber daya yang ada, melainkan juga didasari adanya momentum pergeseran pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dari Barat ke Asia Timur dikarenakan bangkitnya negara-negara di ASIA.

Konsep poros maritim dunia yang dikemukakan oleh Presiden Republik Indonesia pada KTT Asia Timur memiliki lima pilar utama yaitu sebagai berikut:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia.
2. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama.
3. Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
4. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.
5. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab

menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Dari lima pilar tersebut, salah satu elemen yang menurut penulis berperan penting dalam mewujudkan konsep poros maritim dunia adalah pelabuhan. Peran penting pelabuhan dapat dilihat dalam rencana besar Indonesia untuk mengimplementasikan konsep tol laut. Tol laut adalah sebuah sistem transportasi barang dengan menggunakan kapal berukuran besar dengan kapasitas 3000 - 4000 TEUs (*twenty foot equivalent*) yang melewati sebuah jalur laut utama dari ujung barat hingga ujung timur Indonesia secara rutin. Karena pola gerakannya dari barat ke timur dan kemudian berbalik arah timur ke barat (seperti gerakan sebuah pendulum) maka program ini dinamakan Pendulum Nusantara. Di dalam jalur laut utama tersebut, terdapat enam pelabuhan utama yang akan disinggahi oleh kapal-kapal berukuran besar, yaitu Belawan (Medan), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), Makassar (Sulawesi), Bitung (Sulawesi) dan Sorong (Papua). Enam pelabuhan ini juga berfungsi sebagai titik simpul atau hub regional bagi daerah di sekitarnya. Skema dasar jalur tol laut dapat dilihat pada gambar 1.



Sumber: IPC, 2012

Gambar 1. Skema jalur tol laut

Kesiapan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia baik itu pelabuhan yang dijadikan sebagai titik utama tol laut maupun pelabuhan lainnya yang berfungsi untuk mendistribusikan lebih lanjut barang-barang dari pelabuhan utama merupakan salah satu bentuk peranan penting dari adanya pelabuhan seperti yang telah dituangkan pada buku implementasi konsep tol laut 2015-2019 yang dibentuk oleh Badan Perencanaan, Pembangunan Nasional (Bappenas).

Selain berperan dalam konsep tol laut, pelabuhan juga dapat berperan dalam menjaga keamanan maritim yang secara tidak langsung dapat mendukung konsep tol laut terutama hubungannya dengan pihak internasional. Adanya 92 pulau terluar yang ada di Indonesia dapat dijadikan lokasi pelabuhan yang strategis untuk menjaga keamanan maritim karena langsung berhadapan dengan wilayah laut teritorial Indonesia sebagai batas wilayah kedaulatan negara. Hal tersebut dapat memberikan efektifitas dan efisiensi kapal-kapal yang akan melakukan patroli keamanan laut karena sudah berada di daerah terluar Indonesia.

Konsep tol laut yang telah dituangkan dalam buku implementasi konsep tol laut 2015-2019 merupakan suatu rencana yang ingin dieksekusi oleh pemerintah. Sampai saat ini, konsep tol laut masih berfokus pada penyebaran logistik demi mewujudkan pemerataan harga serta membangun pusat-pusat ekonomi baru. Dalam penelitian ini ingin dilakukan pengembangan mengenai konsep tol laut sehingga tidak hanya masalah logistik yang diperhatikan tetapi masalah lainnya yaitu masalah keamanan negara.

Indonesia memiliki 92 pulau terluar yang langsung berhadapan dengan luar wilayah Indonesia, maka pulau-pulau tersebut dapat dijadikan lokasi strategis untuk membantu mengamankan wilayah laut Indonesia. Hal tersebut dapat dilakukan dengan

membangun pelabuhan-pelabuhan agar kapal patroli keamanan Indonesia berada hampir di titik terluar wilayah Indonesia sehingga penindakan dan pencegahan pelanggaran keamanan di laut dapat dilakukan secara lebih efektif dan efisien.

Tujuan penelitian ini adalah melakukan analisis terhadap 92 pulau terluar Indonesia yang dapat dijadikan lokasi pembangunan pelabuhan yang difungsikan untuk menjaga keamanan wilayah laut Indonesia sebagai salah satu elemen pendukung konsep tol laut.

Konsep Tol Laut

Konsep tol laut merupakan sebuah gagasan yang sudah dicanangkan sejak pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dengan nama pendulum nusantara. Saat ini di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo konsep pendulum nusantara ini diberi nama tol laut. Definisi tol laut sudah dijelaskan sebelumnya pada bab 1 di bagian latarbelakang. Definisi lainnya dari konsep tol laut dikeluarkan oleh Bappenas yang tertuang dalam buku implementasi tol laut 2015-2019 yaitu merupakan suatu konsep memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian Timur. Konsep tersebut selain untuk mengkoneksikan jalur pelayaran dari barat ke timur Indonesia juga akan mempermudah akses niaga dari negara-negara Pasifik bagian selatan ke negara Asia bagian Timur. Ide dari konsep tol laut tersebut akan membuka akses regional dengan cara membuat dua pelabuhan besar berskala hub internasional yang dapat melayani kapal-kapal niaga besar di atas 3.000 TEU atau sekelas kapal panamax 6000 TEU.

Konsep tol laut ini merupakan suatu bentuk perwujudan dalam membangun konektivitas antar pulau di seluruh Indonesia sesuai dengan konsep poros maritim dunia nomor dua yaitu memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim

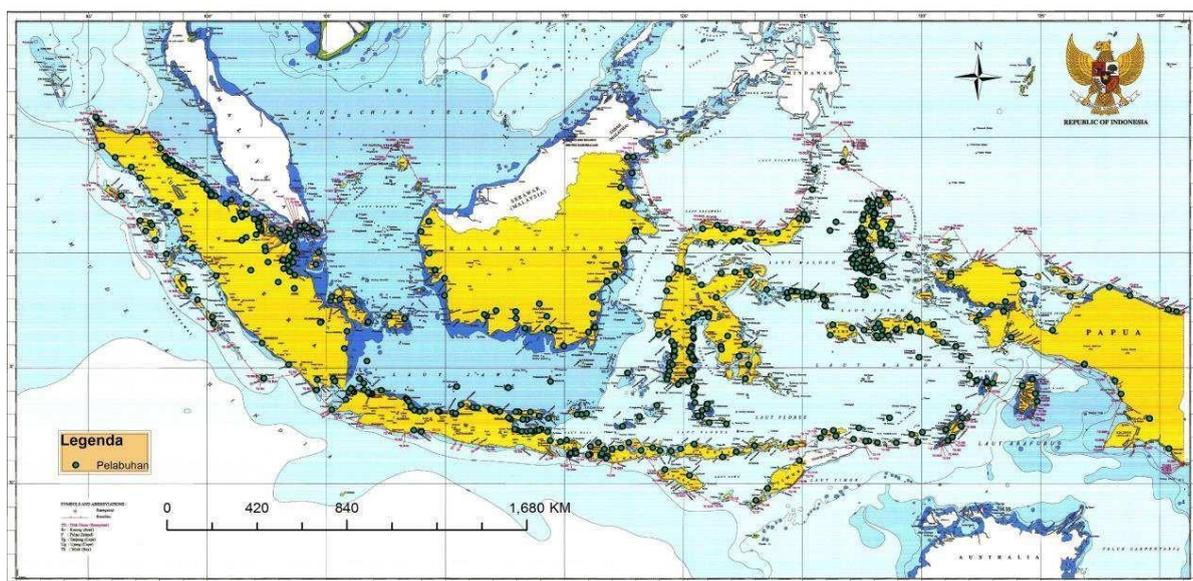
dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.

Pelabuhan

Definisi dari pelabuhan tertuang pada Peraturan Presiden No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan yaitu tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang

dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Informasi sebaran pelabuhan di Indonesia dapat diperoleh dari Kementerian Perhubungan seperti ditunjukkan pada gambar 2.

Peta Sebaran Pelabuhan Indonesia



Gambar 2. Peta Sebaran Pelabuhan Indonesia

Pulau Terluar Indonesia

Keberadaan pulau-pulau terluar secara geografis sangatlah strategis, karena berdasarkan pulau-pulau inilah batas laut Negara Indonesia ditentukan. Namun demikian, kondisi pulau-pulau terluar cukup memprihatinkan karena umumnya merupakan daerah terpencil, miskin, bahkan tidak berpenduduk, dan jauh dari perhatian pemerintah (Djunarsjah, 2013).

Pulau-pulau terluar dapat mengambil peranan penting dalam mendukung konsep tol laut serta keamanan negara. Hal tersebut berkaitan dengan dijadikannya pulau-pulau terluar tersebut sebagai pelabuhan terluar Negara Indonesia yang memiliki fungsi utama

sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal patroli Indonesia yang bertugas untuk menjaga wilayah laut Indonesia.

Menjaga wilayah laut di bagian terluar negara Indonesia bukan hanya berperan untuk mencegah adanya pelanggaran keamanan yang masuk ke wilayah Indonesia (contohnya pencurian ikan) tetapi juga mencegah pelanggaran keamanan yang terjadi dari dalam Indonesia karena ketika ada pelanggaran keamanan laut seperti pencurian ikan oleh kapal asing di perairan kepulauan atau perairan pedalaman Indonesia dan akan membawa hasil curian tersebut ke luar Indonesia maka kapal-kapal tersebut akan melewati daerah terluar Indonesia, dengan begitu adanya pelabuhan di

pulau-pulau terluar Indonesia dapat memberikan efektifitas dan efisiensi kapal-kapal patroli keamanan laut untuk melakukan penindakan terhadap pelanggaran keamanan laut. Penjagaan keamanan dengan cara tersebut dapat menjadi salah satu bukti keseriusan Indonesia untuk berperan dalam perdagangan internasional.

Berdasarkan inventarisasi yang telah dilakukan oleh Dishidros TNI-AL, terdapat 92 pulau yang berbatasan langsung dengan negara tetangga, yaitu:

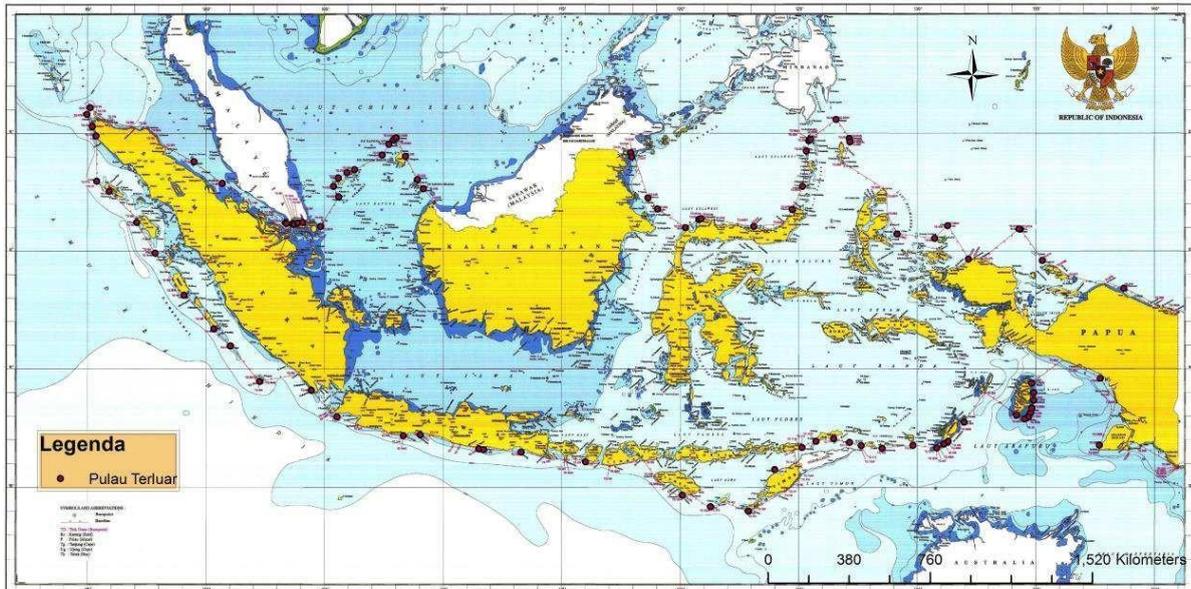
1. Pulau Simeulucut, Salaut Besar, Rawa, Rusa, Benggala, dan Rondo berbatasan dengan India.
2. Pulau Sentut, Tokong Malang Baru, Damar, Mangkai, Tokong Nanas, Tokong Belayar, Tokong Boro, Semiun, Subi Kecil, Kepala, Sebatik, Gosong Makasar, Maratua, Sambit, Berhala, Batu Mandi, Iyu Kecil, dan Karimun Kecil berbatasan dengan Malaysia.
3. Pulau Nipa, Pelampong, Batu Berhenti, dan Nongsa berbatasan dengan Singapura.
4. Pulau Sebetul, Sekatung, dan Senua berbatasan dengan Vietnam.
5. Pulau Lingian, Salando, Dolangan, Bangkit, Manterawu, Makalehi, Kawalusu, Kawio, Marore, Batu Bawa Ikgang, Miangas, Marampit, Intata, Kakarutan, dan Jiew berbatasan dengan Filipina.
6. Pulau Dana, Dana (pulau ini tidak sama dengan Pulau Dana yang disebut pertama kali, terdapat kesamaan nama), Mangudu, Shopialoisa, Barung, Sekel, Panehan, Nusa Kambangan, Kolepon, Ararkula, Karaweira, Penambulai, Kultubai Utara, Kultubai Selatan, Karang, Enu, Batugoyan, Larat, Asutubun, Selaru, Batarkusu, Masela, dan Meatimiarang berbatasan dengan Australia.
7. Pulau Leti, Kisar, Wetar, Liran, Alor, dan Batek berbatasan dengan Timor Leste.
8. Pulau Budd, Fani, Miossu, Fanildo, Bras, Bepondo, dan Liki berbatasan dengan Kepulauan Palau.
9. Pulau Laag berbatasan dengan Papua Nugini.
10. Pulau Manuk, Deli, Batukecil, Enggano, Mega, Sibarubaru, Sinyaunau, Simuk dan Wunga berbatasan dengan Samudera Hindia.

Daftar 92 pulau terluar beserta informasi geografis dan titik-titik dasar yang berada pada pulau tersebut telah diteliti sebelumnya dalam penelitian Rezkika Mardana pada tahun 2011. Data informasi geografis dari penelitian tersebut dijadikan sebagai salah satu acuan untuk melakukan analisis terhadap kondisi geografis dari pulau-pulau terluar. Gambar 3 menunjukkan peta sebaran pulau terluar Indonesia berdasarkan data yang diperoleh dari penelitian tersebut.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

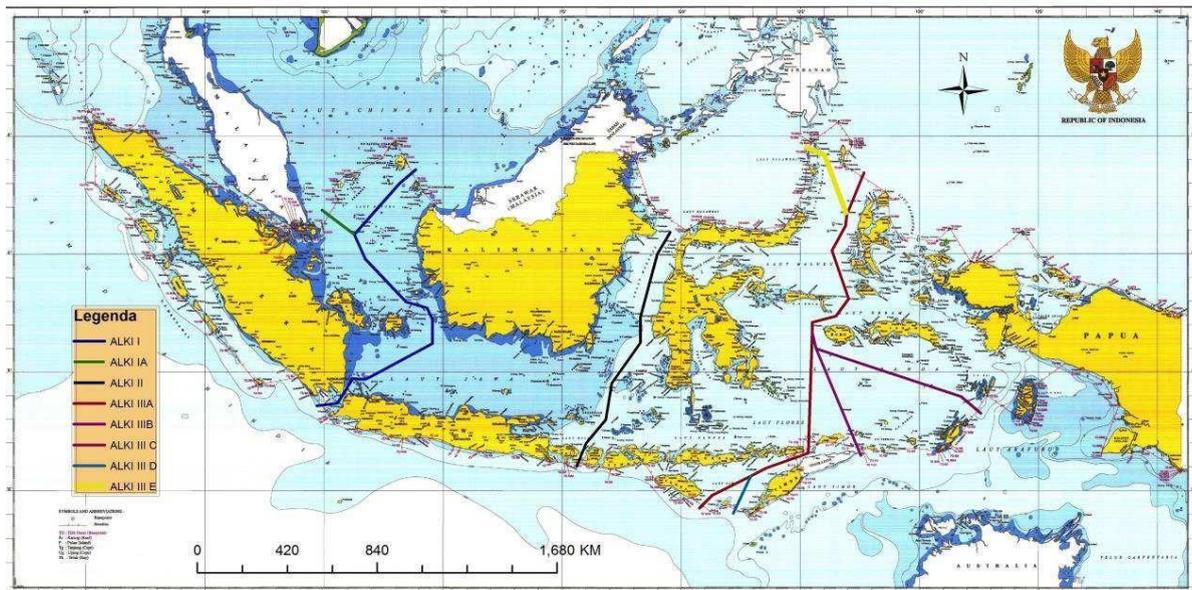
Definisi alur laut kepulauan terdapat pada Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 yaitu alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya. Indonesia telah menetapkan alur laut kepulauannya berdasarkan Peraturan Presiden No. 37 Tahun 2002 tentang Hak ALKI. Terdapat 3 alur laut kepulauan Indonesia yang telah ditetapkan seperti ditunjukkan pada gambar 4.

Peta Pulau Terluar Indonesia



Gambar 3. Peta Sebaran Pulau Terluar Indonesia

Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia



Gambar 4. Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia

Pada ALKI tersebut kapal asing yang berlayar harus berada pada radius 40 mil laut dari garis-garis yang terbentuk dari titik-titik ALKI yang sudah ditetapkan oleh Indonesia.

Selat Internasional

Sebuah wilayah dikatakan sebagai selat internasional dan harus diperuntukkan bagi navigasi internasional diantara laut lepas atau zona

ekonomi eksklusif dua negara atau lebih. Menurut pendapat dari Pengadilan Internasional, selat internasional adalah situasi geografis sebuah selat yang menghubungkan dua laut lepas atau lebih sehingga menyebabkan wilayah tersebut secara otomatis menjadi navigasi internasional. Artinya, pelayaran dimaksudkan untuk melewati wilayah tersebut untuk menuju ke negara ketiga dan tidak dimaksudkan untuk memasuki

wilayah negara yang memiliki selat tersebut. Indonesia memiliki empat selat internasional yang berada di wilayah kedaulatan negara yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar. Sampai saat ini, belum didefinisikan secara jelas batas laut dari wilayah selat-selat tersebut.

METODOLOGI PENELITIAN

Konsep tol laut merupakan salah satu langkah pemerintah untuk mewujudkan konektivitas nasional yang tentunya masih membutuhkan banyak pengembangan. Adanya tol laut ini seharusnya bukan hanya dititik beratkan masalah logistik antar wilayah timur Indonesia dan wilayah barat Indonesia tetapi memperhatikan juga wilayah-wilayah terluar Indonesia yang sampai saat ini masih kurang mendapatkan perhatian. Dengan fakta bahwa Indonesia memiliki 92 pulau terluar yang memiliki peranan penting bagi Negara Indonesia salah satunya yaitu sebagai lokasi titik-titik dasar untuk penarikan garis pangkal sebagai penentu batas wilayah negara, seharusnya konsep tol laut ini memperhatikan pengembangan pulau-pulau tersebut. Bentuk pengembangan yang dapat dilakukan adalah dengan membangun pelabuhan-pelabuhan di pulau terluar sehingga dapat dijadikan lokasi untuk membangun kekuatan militer sesuai dengan konsep poros maritim dunia.

Pembangunan pelabuhan di 92 pulau terluar tersebut tentunya membutuhkan dana yang cukup besar sehingga perlu dilakukan penentuan pulau terluar mana yang sangat strategis untuk segera dibangun pelabuhan. Setelah dilakukan berbagai studi literatur, terdapat beberapa parameter yang dapat dijadikan sebagai acuan dalam menentukan lokasi pulau terluar yang strategis untuk dibangun pelabuhan. Parameter tersebut yaitu kondisi geografis

dari pulau-pulau terluar, kedekatannya dengan ALKI, dan kedekatannya dengan pelabuhan yang sudah ada. Dalam penelitian ini digunakan metode komparasi untuk memperoleh lokasi pulau terluar yang strategis berdasarkan parameter-parameter yang sudah ditentukan.

Perbandingan kondisi geografis antar pulau terluar dilakukan dengan memperhatikan informasi luas wilayah dari pulau terluar sebagai parameter utamanya. Untuk perbandingan kedekatan pulau terluar terhadap ALKI dan pelabuhan yang sudah ada dilakukan perhitungan jarak menggunakan perangkat lunak ArcGIS 10.1. Perhitungan jarak dilakukan pada peta dengan sistem proyeksi *mercator* serta menggunakan ellipsoid referensi WGS 84 seperti ditunjukkan pada gambar 5.

Secara keseluruhan, metodologi penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi Literatur
Studi literatur dilakukan untuk memperoleh pemahaman secara utuh terkait penelitian ini yang dapat diperoleh dari buku-buku, tugas akhir, jurnal penelitian, artikel, dan website.
2. Pengumpulan data
Data-data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data 92 pulau terluar Indonesia, data ALKI, peta NKRI, dan peta sebaran pelabuhan di Indonesia yang diperoleh dari Kementerian Perhubungan Laut.
3. Analisis Data
Analisa dilakukan terhadap lokasi pelabuhan strategis di pulau terluar Indonesia berdasarkan data yang sudah ada dengan menggunakan parameter-parameter yang sudah ditentukan yaitu kondisi geografis dari pulau terluar dan perbandingan kedekatan pulau terluar tersebut terhadap ALKI serta pelabuhan yang sudah ada.

dibangun pelabuhan dari segi luas wilayah daratannya. Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI adalah pulau terluar yang memiliki jarak kurang dari 100 mil laut terhadap ALKI.

berdekatan dengan ALKI I yang merupakan alur pelayaran internasional dari Laut Cina Selatan yaitu Pulau Senua, Pulau Subi Kecil, dan Pulau Kepala. Letak pulau-pulau tersebut ditunjukkan pada gambar 7.

Jarak dari pulau-pulau terluar tersebut dengan ALKI I A dan ALKI I bagian utara dapat di lihat pada tabel 1.

Tabel 1. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI I

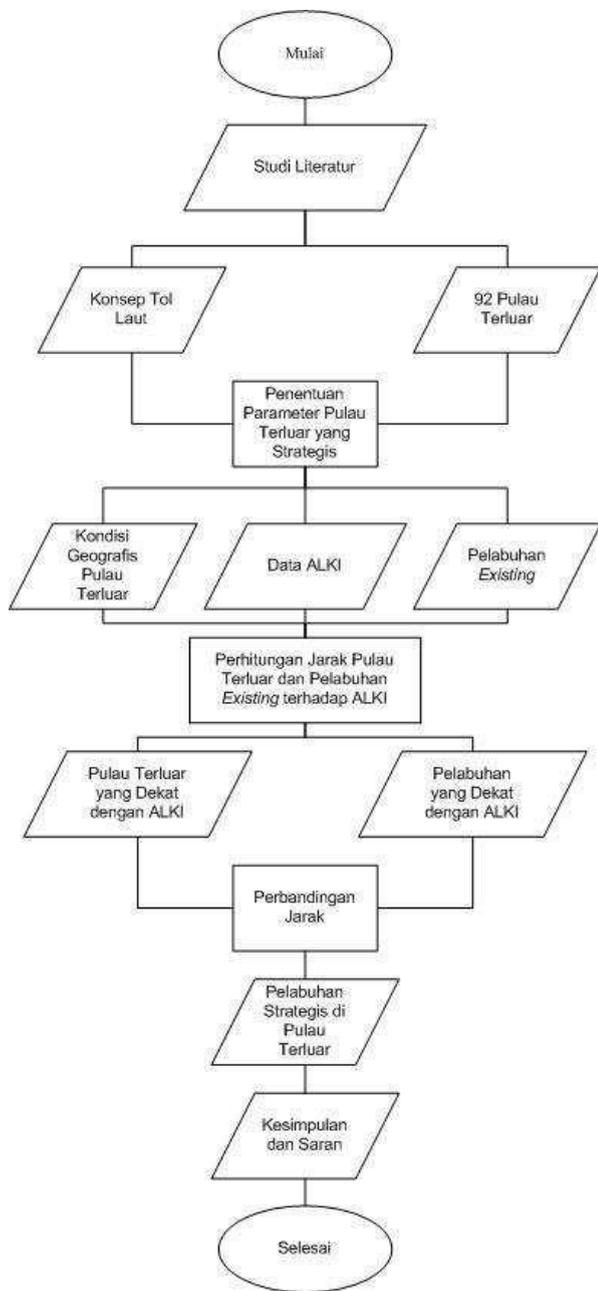
No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Sentut	49.14
2.	Pulau Tokongma	48.33
3.	Pulau Damar	59.16
4.	Pulau Senua	36.54
5.	Pulau Subi Kecil	33.24
6.	Pulau Kepala	59.21
7.	Pulau Batu Kecil	34.44
8.	Pulau Deli	61.83

Pada bagian selatan dari ALKI 1, terdapat dua pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI tersebut yaitu Pulau Batu Kecil dan Pulau Deli. Jarak dari kedua pulau tersebut ditunjukkan pada tabel 1, sedangkan gambar 2 menunjukkan gambar lokasi kedua pulau tersebut dengan ALKI.

Kedekatan dengan ALKI II

Terdapat empat pulau kecil terluar Indonesia di bagian utara yang berdekatan dengan ALKI II yang merupakan alur pelayaran internasional dari arah Laut Sulawesi yaitu Pulau Sambit, Pulau Ligian, Pulau Salando, dan Pulau Maratua. Untuk pulau kecil yang berdekatan dengan ALKI II di bagian selatan yang merupakan alur pelayaran internasional dari dan ke arah Samudera Hindia terdapat Pulau Sophialouisa. Letak pulau-pulau tersebut ditunjukkan pada gambar 9.

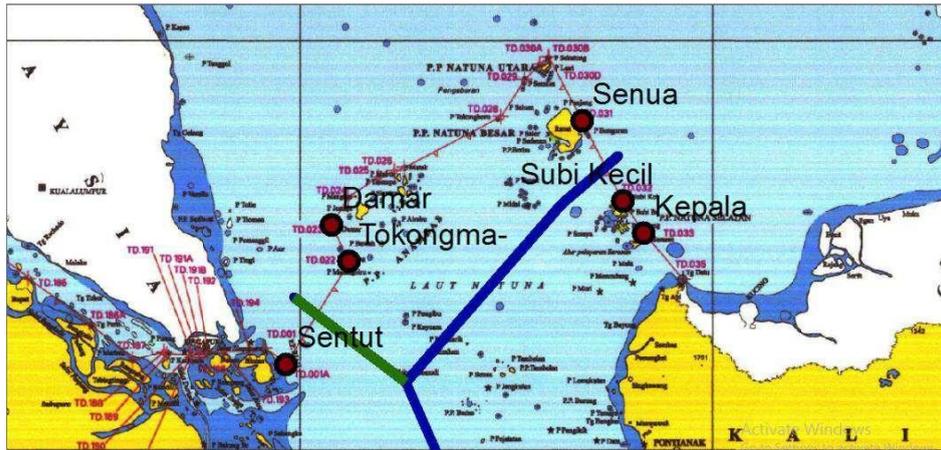
Jarak dari pulau-pulau terluar tersebut dengan ALKI II bagian utara dan selatan dapat di lihat pada tabel 2.



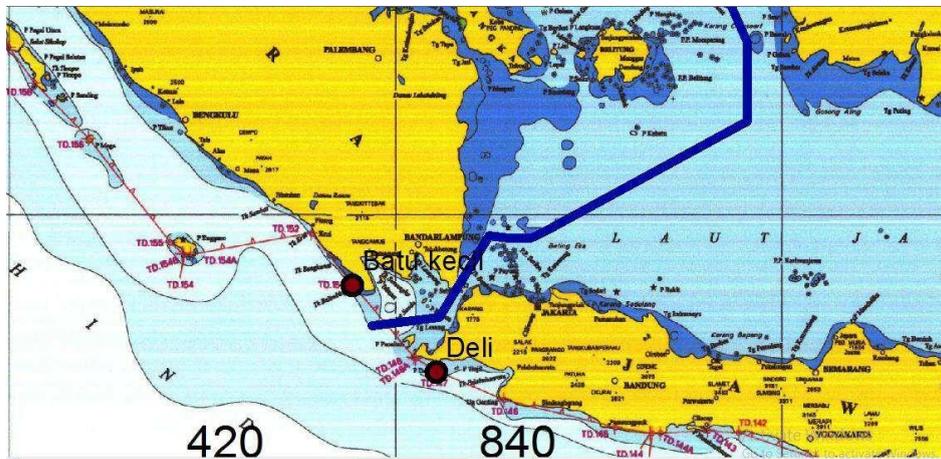
Gambar 6. Diagram alir penelitian

Kedekatan dengan ALKI I

Terdapat tiga pulau kecil terluar Indonesia di bagian utara yang berdekatan dengan ALKI IA yang merupakan alur pelayaran internasional dari arah Selat Singapura yaitu Pulau Sentut, Pulau Tongkoma, dan Pulau Damar. Untuk pulau terluar yang



Gambar 7. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI I di bagian utara ALKI



Gambar 8. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI I di bagian selatan ALKI



(A)



(B)

Gambar 9. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI II (A) di bagian utara, (B) di bagian selatan

Tabel 2. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI II

No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Sambit	58.29
2.	Pulau Lingian	39.98

No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
3.	Pulau Salando	78.10
4.	Pulau Maratua	94.91
5.	Pulau Sophialouisa	24.82

Kedekatan dengan ALKI III

Terdapat tujuh pulau kecil terluar Indonesia di bagian utara yang berdekatan dengan ALKI III A dan ALKI III E yang merupakan alur pelayaran internasional dari arah Samudera Pasifik yaitu Pulau Kawalusu, Pulau Kawlo, Pulau Marore, dan Pulau Batubawai untuk ALKI III A dan Pulau Kakarutan, Pulau Inata, dan Pulau Marampit yang berdekatan dengan ALKI III E. Letak pulau-pulau tersebut ditunjukkan pada gambar 10.



Gambar 10. Pulau terluar yang berdekatan dengan ALKI III A di bagian utara dan ALKI III E

Jarak dari pulau-pulau terluar tersebut dengan ALKI III A bagian utara dan ALKI III E dapat di lihat pada tabel 3.

Tabel 3. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI III A bagian utara dan ALKI III E

No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Kawalusu	19.99
2.	Pulau Kawlo	17.28
3.	Pulau Marore	21.90
4.	Pulau Batubawai	22.78
5.	Pulau Kakarutan	76.76
6.	Pulau Inata	77.74
7.	Pulau Marampit	85.29

Sedangkan pada bagian selatan dari pulau terluar Indonesia terdapat

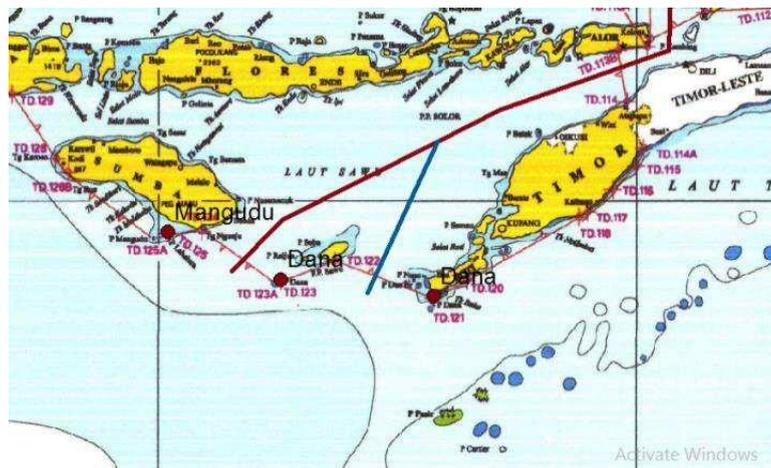
Pulau Mangudu dan Pulau Dana yang berdekatan dengan ALKI III A. Lalu ada pulau Dana dan Pulau Dana (Pulau Dana yang berbeda) yang berdekatan dengan ALKI III D. Pulau Wetar, Pulau Kisar, dan Pulau Leti berdekatan dengan ALKI III B. Dan terakhir yaitu Pulau Larat, Pulau Selaru, dan Pulau Batu Goyang yang berdekatan dengan ALKI III C. Gambar 11 menunjukkan ilustrasi dari penjelasan tersebut. Informasi mengenai jarak pulau terluar dengan ALKI dijelaskan pada tabel 4.

Tabel 4. Nama pulau terluar dan jaraknya terhadap ALKI III A bagian selatan, ALKI III D, ALKI III B dan ALKI III C

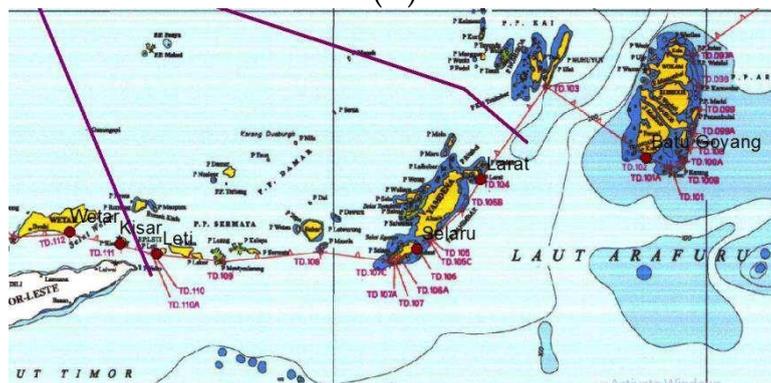
No	Nama Pulau	Jarak ke ALKI (Mil Laut)
1.	Pulau Mangudu	46.86
2.	Pulau Dana	31.72
3.	Pulau Dana	54.71
4.	Pulau Dana	41.74
5.	Pulau Wetar	73.42
6.	Pulau Kisar	34.92
7.	Pulau Leti	17.65
8.	Pulau Larat	47.34
9.	Pulau Batu Goyang	97.61

Lokasi Pelabuhan Strategis di Pulau Terluar

Analisis lokasi pelabuhan strategis ditinjau dari beberapa parameter yaitu kondisi geografis dari pulau terluar, kedekatannya dengan ALKI, dan keberadaan pelabuhan yang sudah ada berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan. Berdasarkan kondisi geografis pulau terluar dan kedekatannya dengan ALKI telah dibahas pada sub-bab sebelumnya sedangkan perbandingannya dengan keberadaan pelabuhan yang sudah ada belum dibahas. Gambar 12 menunjukkan sebaran pulau terluar, sebaran pelabuhan yang sudah ada, dan ALKI Indonesia.



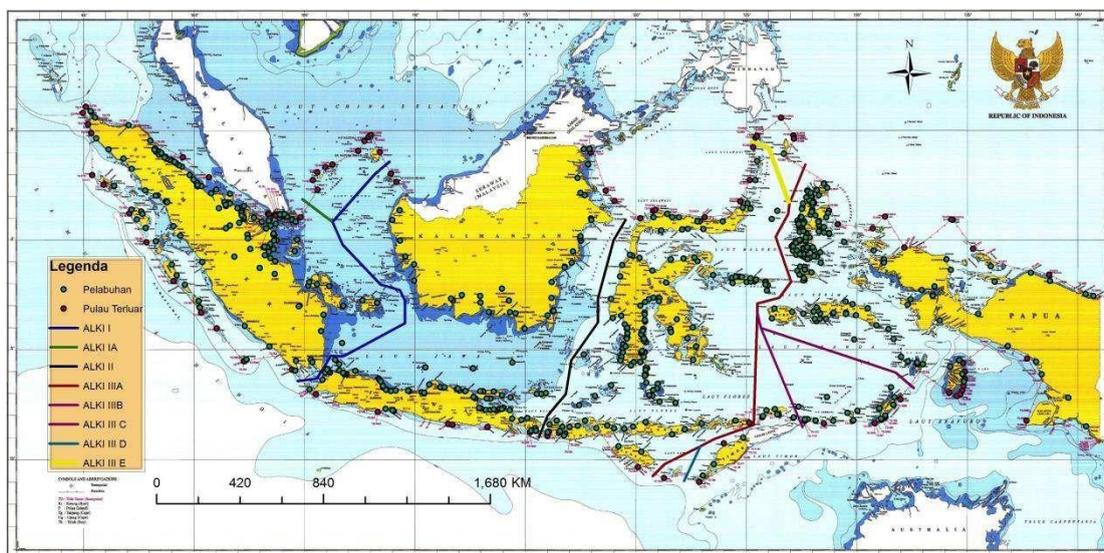
(A)



(B)

Gambar 11. Pulau terluar yang berdekatan dengan (A) ALKI III A bagian selatan dan ALKI III D (B) ALKI III B dan ALKI III C

Peta Sebaran Pelabuhan, Pulau Terluar dan ALKI Indonesia



Gambar 12. Peta sebaran pelabuhan, pulau terluar dan ALKI Indonesia

Dari 92 pulau terluar, 5 pulau terluar secara geografis daratannya tidak efektif untuk dibangun pelabuhan karena luas wilayahnya kurang dari 1 hektar, kemudian berdasarkan kedekatannya

dengan ALKI diperoleh informasi terdapat 29 pulau terluar yang lokasinya berdekatan dengan ALKI (kurang dari 100 mil laut). Berdasarkan data sebaran pelabuhan yang sudah ada, pada ALKI IA

dari arah Selat Singapura terdapat 11 pelabuhan yang jaraknya kurang dari 100 mil laut dengan jarak pelabuhan terdekat dengan ALKI yaitu 61,91 mil laut, sedangkan pada ALKI I dari arah Laut Cina Selatan belum ada pelabuhan yang sudah terbangun dan berdekatan dengan ALKI. Pada ALKI 1 ke arah Samudra Hindia, terdapat 13 pelabuhan yang jaraknya kurang dari 100 mil laut dengan jarak terdekat yaitu 28,68 mil laut, sedangkan pulau terluar yang terdekat memiliki jarak 34,44 mil laut. Dari informasi tersebut maka dapat ditentukan bahwa pada ALKI IA dari arah Selat Singapura terdapat pulau terluar yang strategis yaitu Pulau Tokongma dengan jarak 48,30 mil laut ke ALKI IA. Pada ALKI I dari arah Laut Cina Selatan terdapat pulau yang strategis untuk dibangun pelabuhan yaitu Pulau Subi Kecil dengan jarak ke ALKI I sebesar 33,25 mil laut sedangkan pada ALKI 1 ke arah Samudera Hindia tidak terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan karena sudah ada pelabuhan dengan jarak yang lebih dekat ke ALKI I tersebut.

Pada ALKI II, dari arah Laut Sulawesi terdapat 4 pelabuhan yang sudah terbangun dan memiliki jarak kurang dari 100 mil laut dengan jarak terdekat yaitu 75,87 mil laut, sedangkan pada ALKI II menuju Samudra Hindia terdapat 14 pelabuhan yang sudah terbangun dengan jarak terdekat yaitu 21,36 mil laut. Dari informasi tersebut maka Pulau Lingian dapat dikategorikan pulau strategis karena memiliki jarak 39,97 mil laut namun pada ALKI II ke arah Samudera Hindia tidak ada pulau terluar yang dapat dijadikan pelabuhan strategis karena pulau terdekat dengan ALKI II memiliki jarak yang lebih besar dari pelabuhan yang sudah ada yaitu Pulau Sophialouisa dengan jarak 24,82 mil laut.

Pada ALKI III A dari arah Samudra Pasifik, terdapat 14 pelabuhan yang sudah

ada dan berdekatan dengan ALKI III A dengan jarak terdekat yaitu 65,34 mil laut, sedangkan pada ALKI IIIA menuju Samudra Hindia terdapat 1 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III A dengan jarak 72 mil laut. Pada ALKI III B ke arah Laut Timor terdapat 8 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III B dengan jarak terdekat yaitu 21,94 mil laut. Pada ALKI III C ke arah Laut Timor terdapat 9 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III C dengan jarak terdekat yaitu 57,58 mil laut. Pada ALKI III D terdapat 2 pelabuhan yang berdekatan dengan ALKI III D dengan jarak terdekat yaitu 52,84 mil laut. Pada ALKI III E terdapat 2 pelabuhan yang sudah ada dan berdekatan dengan ALKI III E dengan jarak terdekat yaitu 59,18 mil laut.

Dari informasi tersebut dapat disimpulkan bahwa pada ALKI III A dari arah Samudera Pasifik tidak terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan, kemudian pada ALKI III A ke arah Samudera Hindia terdapat pulau strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Dana dengan jarak ke ALKI III A sebesar 31,17 mil laut. Pada ALKI III B ke arah Laut Timor terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Leti dengan jarak ke ALKI III B sebesar 17,47 mil laut. Pada ALKI III C ke arah Laut Timor terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Larat dengan jarak ke ALKI III C sebesar 46,99 mil laut. Pada ALKI III D ke arah Laut Timor terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Dana dengan jarak ke ALKI III D sebesar 40,98 mil laut. Pada ALKI III E terdapat pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Kawio dengan jarak ke ALKI III E sebesar 17,23 mil laut. Untuk memperjelas hasil tersebut dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 5. Pulau terluar dan pelabuhan yang memiliki jarak terpendek dengan ALKI

ALKI	(A)	(B)
ALKI I A dari Selat Singapura	48,30 mil laut	61,91 mil laut
ALKI I dari Laut Cina Selatan	33,25 mil laut	-
ALKI I dari Samudera Hindia	34,44 mil laut	28,68 mil laut
ALKI II dari Laut Makassar	39,97 mil laut	75,87 mil laut
ALKI II dari Samudera Hindia	24,82 mil laut	21,36 mil laut
ALKI III A dari Samudera Pasifik	76,57 mil laut	65,34 mil laut
ALKI III A dari Samudera Hindia	31,17 mil laut	72,00 mil laut
ALKI III B dari Laut Timor	17,47 mil laut	21,94 mil laut
ALKI III C dari Laut Timor	46,99 mil laut	57,58 mil laut
ALKI III D dari Laut Timor	40,98 mil laut	59,18 mil laut
ALKI III E dari Samudera Pasifik	17,23 mil laut	59,18 mil laut

(A) Jarak terpendek dengan pulau terluar dengan ALKI

(B) Jarak terpendek pelabuhan yang sudah ada dengan ALKI

SIMPULAN

Simpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Dari 92 pulau terluar, terdapat 5 pulau terluar yang secara geografis kondisinya tidak efektif untuk dibangun pelabuhan karena luas area daratannya kurang dari satu hektar yaitu Pulau Batu Mandi, Pulau Iyu Kecil, Pulau Nipa, Pulau Nongsa, dan Pulau Jiew.
2. Terdapat 8 pulau terluar yang strategis untuk dijadikan pelabuhan yaitu Pulau Tokongma, Pulau Subi Kecil, Pulau Lingian, Pulau Dana, Pulau Leti, Pulau Dana, Pulau Larat, dan Pulau Kaiwo berdasarkan parameter kondisi geografis pulau, kedekatannya dengan ALKI dan perbandingan kedekatannya dengan pelabuhan yang sudah ada.
3. Pemerintah perlu mempertimbangkan pembangunan pelabuhan di pulau terluar sebagai bentuk pengembangan konsep tol laut yang dapat dijadikan sebagai bukti keseriusan Indonesia untuk mendukung arus logistik internasional dengan membangun kekuatan maritim agar dapat menjamin keamanan dan keselamatan wilayah laut Indonesia di mata internasional.

REKOMENDASI

Rekomendasi dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penentuan lokasi pelabuhan strategis di pulau belum mempertimbangkan aspek hidro-oseanografi dari setiap pulau yang memiliki peranan penting untuk pembuatan pelabuhan sehingga perlu dilakukan survei hidro-oseanografi untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap terkait pelabuhan strategis di pulau terluar tersebut.
2. Perlu dilakukan penarikan garis batas di laut khususnya selat-selat internasional agar dapat dijadikan pertimbangan lainnya dalam menentukan lokasi pelabuhan strategis di pulau terluar karena sampai saat ini batas-batas dari selat tersebut belum didefinisikan.

DAFTAR PUSTAKA

- BAPPENAS. 2014. *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut*. Jakarta
- Djunarsjah, E. 2013. *Survei Pulau Terluar*. Bandung
- Janhidros TNI AL. 2006. *Pulau-pulau Kecil Terluar NKRI*. Jakarta: Janhidros TNI AL

Mardana, R. 2011. *Kajian Pulau-Pulau Kecil Terluar Indonesia*. Tugas Akhir Sarjana. Bandung

Republik Indonesia. 2002. *Peraturan Pemerintah No. 37 (Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan)*. Jakarta

Republik Indonesia. (2008). *Peraturan Pemerintah No. 37 (Revisi Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Pangkal Kepulauan Indonesia)*. Jakarta.

Republik Indonesia. (2009). *Peraturan Presiden No.61 (Kepelabuhan)*. Jakarta

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*.